Е 19
442

Х. ВИЛЬСОН

МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ В МИРОВОЙ ВОЙНЕ

1914—1918 гг.

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА—1935

a5
59995
1.10.54

94

BATTLESHIPS IN ACTION

H. W. WILSON
Author of „Ironclads in Action",
„The Downfall of Spain"

Vol. II

LONDON
Sampson Low, Marston & Co Ltd

Е19
442

355:94
13-46

Х. ВИЛЬСОН

МОРСКИЕ ОПЕРАЦИИ В МИРОВОЙ ВОЙНЕ 1914—1918 гг.

Перевод с английского Е. М. Т.
С предисловием П. ТРАЙНИНА
и примечаниями Н. НОВИКОВА

БИБЛИОТЕКА
ПРАВДЫ
№ 61743

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МОСКВА — 1935

Х. Вильсон. — Морские операции в мировой войне 1914 — 1918 гг. (H. Wilson.—Battleships in action, vol. II). Перевод с английского *Е. М. Т.*, с предисловием *П. Трайнина* и примечаниями *Н. Новикова.*

Автор описывает боевую деятельность военно-морских флотов в продолжение всей войны, на всех морских театрах, в хронологической последовательности, уделяя главное внимание вопросам тактического порядка.

Содержание труда касается главным образом боевых действий на тех морских театрах, где вел операции британский флот. Балтийскому, Черному и другим морям уделяется значительно меньше внимания, поскольку автор считает события на них имеющими лишь второстепенный интерес.

В конце труда приведен ряд таблиц состава британского и германского флотов и характера повреждений их кораблей в Ютландском бою, итогов потерь отдельных флотов в броненосных кораблях за время войны, данных численности и элементов германских подводных лодок, артиллерии дарданелльских фортов и т. п.

В одной книге автор дает сжатую историю военных действий на море в 1914—1918 гг. Это делает книгу полезной для каждого командира РККА и РККФ, а также для всех интересующихся событиями мировой войны на море.

Название труда в английском издании означает в переводе на русский язык „Линейные корабли в бою" и таким образом далеко не соответствует содержанию книги; это и побудило дать книге при издании перевода другое название. Однако английское название отражает определенную тенденцию автора, которую он проводит через весь труд и которая вскрыта в предисловии П. Трайнина.

ГОСУД. ПУБЛИЧНАЯ
ИСТОРИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА РСФСР
№ 21978 1987

ПРЕДИСЛОВИЕ

В нашей военной литературе до сих пор отсутствовало достаточно полное и в то же время не слишком громоздкое изложение событий мировой империалистической войны 1914—1918 гг. на море. Недостатком официальных историй кроме громоздкости и незаконченности является еще свойственная им тенденция к оправданию действий своего командования.

Настоящая книга имеет своим назначением восполнить хотя бы частично этот пробел в нашей литературе. Она представляет собой перевод 2-го тома труда английского военно-морского писателя Вильсона (H. W. Wilson), вышедшего в 1926 г. под заглавием „Линейные корабли в бою" („Battleships in action"). Заглавие это отражает определенные тенденции автора, о чем будет речь ниже, и по сути дела не отвечает содержанию труда, которое охватывает значительно более широкий круг вопросов, являясь в отношении мировой войны на море наиболее сжатым и в то же время полным очерком изо всех появившихся до сих пор в мировой литературе. Он также содержит более свежие сведения, чем остальные труды, и наконец в пользу Вильсона говорит то обстоятельство, что в отличие от официозных писателей, как Корбетт, Ньюболт и др., он не выступает в своем труде адвокатом британского Адмиралтейства, а дает иной раз место и довольно строгой критике действий последнего.

Вильсон — старый морской писатель: еще в середине 90-х годов он приобрел широкую известность и в Англии и вообще в военно-морской литературе первым изданием своего труда, который тогда носил название „Броненосцы в бою" и охватывал период с 1855 по 1890 г.[1] И тогда труд выходил далеко за рамки своего заглавия, что отметил в предисловии к нему другой, еще более известный, американский теоретик военно-морского дела Мехен, один из основоположников учения о „господстве на море". Однако, констатировав несоответствие названия книги ее содержанию, Мехен не счел нужным вдаваться в объяснение этой на первый взгляд странности. Мы же, рекомендуя вниманию читателя книгу Вильсона как содержательную, ценную фактическим материалом, не можем обойти молчанием вопрос о подлинном заглавии книги, так как оно конечно не случайно и, как уже упоминалось выше, определяет собой тенденцию автора, о которой наш читатель должен быть предупрежден.

Дело в следующем. И первое и второе издание труда Вильсона, и „Броненосцы в бою" и „Линейные корабли в бою" — представляют собою опыт исследования истории военно-морского искусства на протяжении соответственно: в первом издании 35 лет, во втором — 60 лет, протекших с начала *периода броненосного кораблестроения.* Название труда свидетельствует о том значении, которое придавал автор появлению

[1] „Ironclads in action". Русский перевод вышел в свет в 1896/97 г. в издании Главного морского штаба.

броненосных кораблей. Трудно что-либо против этого возразить: в период, подвергнутый исследованию в первом издании (в труде „Броненосцы в бою“), броненосные корабли действительно определяли собою название эпохи.

Правда, не лишне будет здесь отметить, что уже в этот именно период, в 1874 г., Фридрих Энгельс так выразился о быстроразвивавшемся линейном корабле:

„... Соперничество между панцырем и пушкой доводит военный корабль до степени совершенства, на которой он сделается столь же неуязвимым, сколь негодным к употреблению... Это, повидимому, будет достигнуто усовершенствованием самодвижущихся торпед — последнего дара крупной промышленности морскому военному делу; громаднейший броненосец побеждался бы тогда маленькой торпедой“ [1].

Вильсон, однако, не торопился с пересмотром своих взглядов. Со дня выхода первого издания прошло около 30 лет. К событиям, которые послужили Вильсону материалом, прибавились новые события: испано-американская война [2], русско-японская война, итало-турецкая война и, наконец, мировая война.

В 1926 г. выходит новое, освеженное издание труда Вильсона. Свое исследование Вильсон начинает снова с 1855 г. Весь материал, касающийся периода до мировой войны, сжат Вильсоном совершенно справедливо в один том с тем, чтобы второй том целиком отдать событиям мировой войны [3], столь богатой тактическим, оперативным и стратегическим опытом.

Но название книги остается старым. В нем попрежнему фигурируют броненосные корабли, которые по понятным причинам перестали называться „железнобокими“ [4] (или броненосными), а начали именоваться линейными кораблями. Таким образом изменилось название кораблей, а не заглавие книги Вильсона. Несмотря на то, что факты, излагаемые самим Вильсоном [5], говорили иное, книга своим заглавием попрежнему должна была говорить о том, что современная эпоха — эпоха военно-морского искусства времен мировой войны и после нее — попрежнему осталась эпохой броненосцев. Все остальное, что появилось и действовало на морях в мировую войну — подводные лодки, легкие силы надводного флота, авиация, — все это, по мнению Вильсона, как и до 1890 г., осталось приложением к броненосным кораблям.

В опыте мировой войны Вильсон увидел только количественные, но не качественные отличия форм и методов боевой деятельности морских сил.

„Теория целей“ войны на море и „теория средств“ остались для него незыблемыми в том виде, как они были провозглашены в 90-х годах прошлого столетия английским адмиралом Коломбом [6] и американцем Мехеном. Как известно эти теории сводились к тому, что всякая война на море, независимо от ее характера и конечных целей, имеет всегда целью „господство на море“ или „владение морем“, достигаемое путем уничтожения или заблокирования флота противника. Развивший и несколько модернизировавший эту доктрину известный идеолог „британской стратегической школы“ *Юлиан Корбетт* говорит об этом так:

„Независимо от характера войны, в которой мы участвуем..., постоянное и общее господство на море является предварительным условием окончательного успеха. *Единственным способом обеспечения подобного господства военно-морскими средствами*

---

[1] Ф. Энгельс „Антидюринг“, ОГИЗ 1931, стр. 160.

[2] Этой войне Вильсон посвятил отдельный труд: „Downfall of Spain“ („Падение Испании“).

[3] В первый том вошли собранные вместе описания гибели кораблей от внутренних взрывов, происшедших не в боевой обстановке, включая и те, которые имели место во время мировой войны.

[4] „Ironclad“ буквально — покрытый железом.

[5] Необходимо оговориться, что не везде это так; на этом мы остановимся ниже.

[6] „Морская война“ 1891 г.

является достижение решения путем боя с флотом противника[1]. Рано или поздно это должно быть сделано, и чем раньше, тем лучше. Таков был старый британский символ веры. Он до сих пор таков и не нуждается в переработке... и потому мы приходим к заключению, что *первою обязанностью нашего флота является отыскание флота противника и его уничтожение*"[2].

В другом месте Корбетт пишет:

„Доктрина уничтожения вооруженных сил неприятеля, как главная цель..., допускает для наиболее практических случаев грубое обобщение в виде формулы, что господство зависит от линейного флота".

Опыт мировой войны опроверг эту доктрину, которая до известной степени соответствовала оставшемуся уже позади уровню техники эпох торгового и промышленного капиталов.

Мы знаем сейчас, что в действиях британского флота было очень немного похожего на „отыскание флота противника и его уничтожение". Сам Вильсон в настоящем труде вынужден был написать, что, наступая тактически, англичане стратегически находились в состоянии обороны, приобретавшей с течением времени все более и более ясно выраженный характер[3], то-есть, если считать, как считает Вильсон, что в руках англичан было „господство", зависящее (как утверждал в 1911 г. Корбетт) „от линейного флота", то нужно признать, что это господство во всяком случае было не похоже на то победоносное состояние, в котором должен находиться флот, удачно применивший бодрую формулу того же Корбетта: „Найти и уничтожить".

Нужно сказать, впрочем, что и от последней формулировки Корбетт счел за благо откреститься после войны: в предисловии к I тому официальной истории морских операций он недвусмысленно заявил: „За последние годы под влиянием неверного понимания истории установился взгляд, что первейшая задача флота состоит в отыскании и уничтожении главных сил неприятеля. Взгляд этот, скорее эмпирический, чем исторический, был наиболее всего усвоен в Германии".

Причем тут Германия — не совсем ясно, так как этот взгляд был достаточно (даже слишком) усвоен в Англии. Видимо это своего рода „репарация": побежденный отвечает за ошибки победителя.

Во всяком случае тождество „господства" и „обороны" не вытекало из довоенных теорий, и сам главнокомандующий Гранд-Флитом адм. Джеллико не узнавал в положении британского флота на морях того, что он понимал под господством. Он писал:

„В настоящее время мы ведем войну так, как будто абсолютное господство на море в наших руках. Фактически же мы не только не обладаем абсолютным господством, но даже и ничем, похожим на такое господство.

Правда, поскольку дело касается надводных судов, мы являемся хозяевами положения, но надо возможно скорее понять ту истину, что это обстоятельство потеряет всякое значение, как только неприятельские подводные лодки парализуют — фактически паралич уже начался — наши коммуникации.

Мой долг указать правительству на необходимость вести военную политику в сознании того, что мы не обладаем не только неоспоримым господством на море, но даже частичным. Если с этим не захотят считаться, я твердо убежден, что война будет проиграна".

Таким образом мы видим, что и представитель военно-морской теоретической мысли — Корбетт, и адмирал, призванный практически применить в жизни официальное учение

---

[1] Курсив мой. — *П. Т.*

[2] Ю. Корбетт „Некоторые принципы морской стратегии", перев. с англ., Москва, Воениз, 1932, стр. 124.

[3] Стр. 15.

британского Адмиралтейства, в решительную для империи минуту оба в той или иной мере подвергали ревизии отдельные положения этого учения.

Но не то Вильсон: для него нет сомнений в незыблемости и неизменности доктрины, которую он развивал и утверждал 30 лет тому назад. Для него нет сомнения, что именно перевес линейного флота союзников действительно обеспечил „господство" на море, и что господство это было такое самое, каким оно должно было быть по Коломбу — Мехену — Корбетту. Над всем многообразием действий на море в войну 1914—1918 гг., над достигшей неслыханных, поистине грандиозных масштабов подводной войной, едва не стоившей Британской империи существования, над кипучей деятельностью „второго" — призванного — флота, над бескрайными минными полями, над действиями авиации, торпедных катеров и т. п. — над всем этим Вильсон упрямо ставит тот же заголовок, что и 30 лет назад: „Линейные корабли в бою".

Для того чтобы доказать эту мысль, Вильсон делает поистине героические усилия, причем иной раз пускает в ход такие аргументы, которые вызывают невольную улыбку. Так например, оценивая результаты Ютландского боя, он пишет (стр. 190): „Правда, что адм. Гальстер, видный германский авторитет, считает, что Флот Открытого моря не оказал особого влияния на подводную войну, но он не объясняет, откуда получили бы подводные лодки офицеров и команду, если бы Флот Открытого моря был потоплен".

Что называется „Умри, Денис, лучше не выдумаешь": линейный флот готовит кадры для подводного, а следовательно от линейного флота зависит господство на море. Вильсон явно несправедлив к военно-морским учебным заведениям, отрядам и т. п. Но приведенный пример показывает также, что Вильсон в своей книге приводит достаточно убедительный материал для того, чтобы несогласные с ним могли продолжать не соглашаться.

Может быть лучше всего характеризует мировоззрение Вильсона, а заодно и отстаиваемую им теорию, предисловие к первому изданию его двухтомника, написанное, как мы уже упоминали, известным Мехеном. Там говорится:

„... Мы поневоле должны примириться с этим положением вещей [1], вызывающим постоянные перемены в разного рода оружии, при помощи которого ведется морская война, т. е. в судах, артиллерии, бронемашинах и всех приспособлениях, увеличивающих действительность этого оружия.

Но неужели нам и тогда не суждено чем-либо успокоиться, не суждено быть хоть до некоторой степени уверенными в чем-нибудь.

... Неужели мы всегда должны будем плыть по этому морю сомнений, постоянно подвергаясь так называемому развитию, но в сущности не развитию, а настоящему перерождению, как те безжизненные орудия, которыми мы должны управлять" [2].

И вот книга Вильсона:

„Дает людям возможность отдохнуть, поразмыслить и увидеть, к чему они, наконец, в самом деле пришли после стольких лет беспокойной горячки и перемен, заставляет их задать себе вопрос, уроки этих 30 лет не изменили ли принципов, на которых должна быть основана будущая деятельность" [3], и учит уважать „консервативный принцип, который представляет собою противовес нередко необдуманным и нетерпеливым обобщениям, являющимся дурной стороной того безостановочного прогресса, который мы склонны без всякого разбора превозносить через меру".

Мехен не ошибся в своих похвалах Вильсону: „подвергаясь" столь неприятному „так называемому развитию", Вильсон сохранил неизменными свои взгляды на про-

---

[1] Имеется в виду технический прогресс. — *П. Т.*

[2] Вильсон „Броненосцы в бою", изд. Главн. морского штаба, 1896 — 1897 г., С. Петербург, стр. 3—4.

[3] Там же, стр. 15.

тяжении почти 4 десятков лет, что отразилось в названии книги, и на что мы прежде всего обращаем внимание нашего читателя, берущего в руки этот труд.

Следующее, что нельзя упускать из виду при чтении книги, — это политическое лицо Вильсона: как приверженец „спасительного принципа консерватизма", он не может быть ни кем иным, как махровым реакционером. Все дурное — в революции и от революции, таков символ веры Вильсона. Он заботливо отмечает все революционные вспышки в различных флотах, как безусловные признаки слабости флота.

Относительно невысокую боеспособность французского флота эпохи Наполеона он объясняет „удалением или осуждением на смерть лучших офицеров".

Если в описаниях борьбы флотов империалистических держав между собою Вильсон, излагая факты, иной раз оказывается выше патриотических чувств, то там, где речь идет о столкновениях с революцией, он выступает верным сыном своего класса и бесцеремонно „исправляет истину".

Так, описывая совместный удар по Кронштадтской базе британских торпедных катеров и авиации (18 августа 1918 г.), Вильсон сравнивает этот набег с Зеебрюггской операцией британского флота и замечает: „Большевики-артиллеристы были люди совсем другого типа, чем германские, составлявшие команду береговых батарей в Бельгии: они не обладали ни их мужеством, ни дисциплиной, ни выучкой". Хотя на деле выходило как будто наоборот: в Зеебрюгге англичане, как известно, не потеряли ни одного торпедного катера (СМВ)[1], а при набеге на Кронштадт „неумелые" и „недостаточно мужественные" большевики потопили, по словам самого же Вильсона, 2, а на самом деле 3 катера из 7.

Совершенно беззастенчиво Вильсон прибавляет к единственному потопленному в эту ночь англичанами кораблю-блокшиву *Память Меркурия* еще дредноут *Петропавловск*[2], линейный корабль *Андрей Первозванный*[3] и наконец какой-то неведомый лидер. Не приходится после этого удивляться утверждению Вильсона, что с подводной лодки *L-55*, потопленной красным эскадренным миноносцем *Азард*, спаслась вся команда, в то время как в 1928 г. *L-55* была поднята Эпроном, и 32 тела погибших на ней английских моряков были по желанию английского правительства отправлены в Англию.

О ряде потерь и о подробностях бесславной кампании британского флота против молодой республики Советов наш автор вообще предпочитает умолчать. Так о провале английской экспедиции на р. Северной Двине рассказано буквально в 3 строках. Короче говоря там, где дело пахнет революцией, пусть читатель не ищет правды у Вильсона. Он ее не найдет. Эти места можно просто пропустить.

Однако, как мы уже говорили, в книге есть много ценного фактического материала, наличие которого вполне оправдывает затрату труда на ее изучение.

Вильсон, например, уделяет большое внимание вопросам управления операциями флота. Он говорит об этом во многих местах[4]. В частности он особенно обрушивается на британский морской штаб за его „деятельность", приведшую к разгрому англичан у Коронеля.

Он справедливо осуждает связывание инициативы Крэдока и дождь „глупых приказов", сыпавшихся на него из Адмиралтейства. В противовес этому он отмечает заботливую подготовку к бою у немцев, обращает внимание на наставление, данное адмиралом Шпее 18 октября 1914 г. своим командирам и предусматривавшее способы действий и элементы позиции для боя в различных условиях видимости и погоды, уточняв-

---

[1] Coastal motor boots (прибрежные моторные катера) — английское название торпедных катеров.

[2] Нынешний *Марат*.

[3] В него действительно попала торпеда, но он не затонул.

[4] На стр. 19, 30, 60, 62, 63, 65, 68, 74, 126, 293, 356, 357.

шие роль легких крейсеров и т. п. Подобных наставлений в британской эскадре дано не было. Крэдок пытался управлять с помощью многочисленных сигналов.

Из области вопросов управления, освещенных в книге, заслуживает быть отмеченной чрезмерная централизация, имевшая у англичан место до 1917 г. Первый морской лорд должен был прочитывать до 1 500 донесений в день (стр. 293). Адмиралтейство командовало из Лондона чуть ли не каждым отдельным кораблем, хотя бы входившим в соединение, подчиненное тому или иному флагману; так было перед Коронелем, то же имело место и в отношении кораблей Мильна, гонявшихся за германским линейным крейсером *Гебен* (стр. 357) и как известно его упустивших.

Правда, в последнем случае система управления операциями из Лондона видимо сыграла с точки зрения британской политики положительную роль: ошибки Адмиралтейства так „странны", действия британских крейсеров так нелепы и наконец заявление Крэдока в парламенте о том, что адмиралы Мильн и Трубридж *выполняли приказы Адмиралтейства*, — все это заставляет думать, что Адмиралтейство не было особенно против прорыва германских кораблей в турецкие воды.

Противоречия между английским и русским империализмом делали для первого совершенно нежелательным осуществление милюковской мечты о Константинополе и проливах. Как известно только к концу войны, перед угрозой заключения сепаратного мира заколебавшейся царской Россией, Англия пошла на уступки в вопросе о проливах.

Вильсон в своем описании этой эпопеи дает ряд материалов, подтверждающих преднамеренность выпуска *Гебена* и *Бреслау*: тут и приказание Адмиралтейства послать два линейных крейсера[1] в Гибралтар в то время, как никаких признаков движения *Гебена* на запад не было (стр. 356), и запрещение подходить ближе, чем на 6 миль к берегам Италии, что закрыло для Мильна Мессинский пролив (стр. 362); 4 августа в 9 ч. 32 м., уже зная об обстреле немцами портов Бона и Филиппвиля, англичане увидели германские корабли, но почему-то не известили об этом французского командующего, с которым уже накануне Мильн вступил в связь на предмет совместных действий[2]. И еще ряд фактов, которые читатель почерпнет из текста.

Что касается влияния прорыва *Гебена* в Константинополь на ход мировой войны, то оно было исключительно по своим последствиям[3].

В своем труде Вильсон неоднократно дает место критике отдельных моментов работы британского морского командования. К числу этих моментов относятся и вопросы тактики.

Вильсон не без основания обвиняет британскую тактику в схематизме и оторванности от реальных условий боя; он отмечает как главный недочет тактических наставлений Гранд-Флита то, что непременным условием его развертывания было точное знание места и курса противника, а действительные условия боя — радиопомеха, сотрясение, которым подвергаются наблюдатели и штурмана от своего огня и взрывов неприятельских снарядов, дым и мгла, окутывающие район сражения, — все это не позволяет рассчитывать на точность сведений о противнике. Вильсон заявляет, что „неудовлетворительная тактика Гранд-Флита позволила немцам трижды выйти из опаснейшего положения". Он обвиняет британское командование еще и в том, что оно не организовало взаимодействия: эскадренные миноносцы Гранд-Флита не были поставлены в известность о местонахождении главных сил противника и поэтому не сосредото-

---

[1] Из трех, которые по одиночке уступали *Гебену* главным образом вследствие своего слабого бронирования.

[2] Англия в это время еще не находилась в состоянии войны с Германией.

[3] См. примечание на стр. 253.

чили своих усилий на атаках германских больших кораблей (стр. 267). Вообще он считает, что британское командование действовало недостаточно энергично.

Результатом ошибок и недостатка энергии в проведении операции явился по мнению Вильсона нерешительный результат боя, т. е. отсутствие решения основной проблемы — проблемы господства, и именно поэтому к оперативным выводам Вильсона из его критики тактических ошибок необходимо подходить сугубо осторожно: цель Вильсона — доказать, что нерешительный исход Ютландского боя — случайность, что она объясняется известным стечением обстоятельств и ошибок, другими словами—доказать, что „броненосцы в бою" в случае, если все идет „нормально" и „правильно", по-прежнему решают основные задачи войны на море, решают их прежними способами, и самые задачи — тоже прежние.

Однако он вызывает при этом духов, с которыми не в силах справиться: против вывода, к которому стремится Вильсон, говорит и ряд его собственных замечаний; сюда относится упоминание о неиспользованных англичанами возможностях „мощного оружия эскадренных миноносцев", о вездесущих подводных лодках, которых боялись и от которых (несмотря на их полное отсутствие на поле сражения) отворачивали линейные корабли, наконец—упоминание об огромной ответственности, лежавшей на Джеллико в этом бою, от которого, как учила британская морская доктрина, должна была зависеть судьба империи, что конечно должно было побуждать главнокомандующего к осторожности и к всестороннему выяснению обстановки для принятия решения, что в свою очередь понижало вероятность решительного результата. Джеллико и после Ютландского боя не отказался от того способа развертывания, который осуждает Вильсон и от построения длинной боевой линии. Такая же линия применялась в Ютландском бою и немцами.

Суть очевидно в том, что причины нерешительности результатов Ютландского боя лежали не в случайных ошибках и в неудачных тактических приемах, а глубже — в неправильной постановке задачи, в попытке добиться такого решения, которого никакое отдельное сражение в условиях экономики и техники империализма принести не могло.

Подводной войне Вильсон уделяет значительное внимание и опять-таки с основной целью доказать, что подводная лодка непригодна ни для действий против торговли, ни для действий против боевых кораблей. Это конечно очень трудно сделать, и Вильсон то и дело бьет себя приводимыми им же самим фактами и даже своими выводами.

Начать например с того, что, разбирая результаты Ютландского боя, он высказывает мнение о неопровержимости слов Битти, что „германский Флот Открытого моря был оплотом, за которым назревала подводная угроза".

Когда эта угроза превратилась в угрозу существованию самой Великобритании, когда выяснилось, что, несмотря на вступление в войну США, потери союзников в торговом тоннаже от беспощадной подводной войны неудержимо растут, союзное командование пришло к мысли о совершенно неожиданной форме использования надводного флота: на морской конференции союзников в сентябре 1917 г. британское командование предложило не более и не менее, как затопить огромный флот — из 40 линейных кораблей и 43 крейсеров — в Гельголандской бухте, с целью заблокировать германский подводный флот (стр. 286).

Проект не был осуществлен, но по истине до большего отрицания брони и снаряда не доходил еще ни один противник линейного флота. Мы не склонны приписывать линейному флоту способность самым своим бытием разрешать все задачи, стоящие перед морскими силами, но мы все же уверены, что большие корабли с мощной артиллерией годны на большее, чем на самозатопление, и что линейный корабль, обладающий наибольшей живучестью, способный наносить и выдерживать самые мощные удары, при его использовании в полном взаимодействии с остальными эле-

ментами морских сил и с воздушными силами, остается в наши дни могучим боевым средством.

Мы считаем, что он будет иногда выполнять ведущую роль в бою или операции, чаще будет обеспечивать действия других сил, но мы не можем ни считать деятельность линейных сил. определяющей собой итоги войны на море, ни сбрасывать их со счетов и считать их вовсе отжившими свой век.

„Флоты, господствовавшие на поверхности, казались бессильными против своего подводного противника; условия морской войны сделались неузнаваемы . . .“ — пишет дальше Вильсон (стр. 312).

Рассказывая о потоплении парохода *Джустиша* (32 000 *т*) 19—20 июля 1918 г. 2 германскими подводными лодками, попавшими в судно в общей сложности 6 торпедами, Вильсон многозначительно восклицает: „А что бы случилось, если бы лодки сосредоточивались в группы для атаки конвоев“ (стр. 319).

Все приведенные выдержки, как легко видеть, не говорят в пользу тех положений, которые пытается доказать Вильсон.

Каковы же его доказательства против подводных лодок? Они не весьма вески: Вильсон считает подводные лодки непригодными для действий против торговли, потому что они станут таковыми, если будут соблюдать правила Вашингтонской конференции 1921/22 г. (стр. 430). Само собой напрашивается заключение, что лодки вполне оправдают себя, если они этих правил придерживаться не будут, а это более чем вероятно.

Вместе с тем Вильсон согласен что подводная война имела бы гораздо больше шансов на успех, если бы подводные лодки взаимодействовали с надводным флотом[1].

„Против современных линейных кораблей и линейных крейсеров лодка оказалась полностью недействительной, если не считать, что она заставляла их зигзагировать, ходить под охраной легких сил и вызывала постоянное напряжение нервов личного состава“, — начинает наш автор, но немедленно же спохватывается и добавляет, что к концу войны была сконструирована такая торпеда, одно попадание которой в среднюю часть навряд ли выдержали бы даже такие корабли, как *Куин Елизабет* или *Баден*, и которая, таким образом, значительно усиливает подводную лодку.

Это — если не считать стеснения действий линейных сил, которое принесла подводная лодка. Но не считать — нельзя. А если считать, то приходится признать, что лодки значительно ограничили применение больших надводных кораблей, обусловив его целым рядом мероприятий по охранению последних.

Говоря о противолодочных мероприятиях, Вильсон особо выделяет „триумф“ конвоев, которые действительно несли значительно меньше потерь, чем торговый флот, плававший по охраняемым путям (система патрулирования). Но цифры, которые приводит Вильсон — тенденциозны; они рассчитаны на то, чтобы создать преувеличенную славу конвоям: относительное количество погибших судов исчислено по отношению не к количеству плававших судов, а к количеству пароходо-рейсов.

Другими словами, если, скажем, 1 пароход сделал 20 рейсов, после чего был потоплен, то, по применяемому Вильсоном способу, потери судового состава соответствующего конвоя исчислялись бы лишь в 5 %, несмотря на то, что в данном случае погибло явно 100% тоннажа. Все это делается для того, чтобы возвеличить значение надводного флота и снизить — подводного.

В отношении действий авиации в книге Вильсона можно найти немного. Он, правда, придает серьезное значение такому, например, событию, как потопление 2 мая 1917 г. британского парохода *Джинэ* торпедой, пущенной германским гидросамолетом; это событие он называет „историческим“, но и только.

---

[1] Правда, здесь у Вильсона расчет на то, что подобные действия могут повести к крупным столкновениям надводных флотов, которые и будут решать войну по-старому.

Точно так же вскользь касается Вильсон перспектив другого нового оружия — торпедного катера; он не упускает из виду появление этого оружия, обращает внимание читателя на первый успех его (потопление британским катером 1 000-тонного германского эскадренного миноносца *G-88*), а также и на последующие успехи итальянских M.A.S'ов [1], но делает это вскользь, как бы из вежливости.

В его задачи не входит анализировать роль новых средств в будущей войне, потому что такое исследование во всяком случае поколебало бы ту идею, службе которой он предназначил свой труд, — идею неоспоримого главенства линейного флота в составе морских сил. С этой целью в выводах он останавливается на артиллерии и наперекор фактам пытается доказать, что опыт войны позволяет сделать вывод о решающем значении артиллерии, особенно—тяжелой, составляющей главное оружие линейного флота.

Задача предисловия была бы выполнена, если бы читателю, во-первых, стала ясна тенденция Вильсона поставить на службу своей основной идее все факты мировой войны, а во-вторых, если бы читатель убедился, что, несмотря на специфическую тенденциозность, книга дает достаточно материала для критики этой основной тенденции, что мы и применяли в настоящем предисловии и что заставляет считать полезным и уместным появление этой книги на русском языке.

П. Трайнин

Август 1935 г.

---

[1] Motoscafi antisommergibili – противолодочные моторные катера.

Глава I

Новые факторы в Великой войне. — Подводная лодка. — Воюющие страны. — Состав флотов. — Дредноуты. — Артиллерийское искусство у англичан и немцев. — Скорострельность артиллерии. — Британская броня. — Недостатки британских снарядов. — Британские торпеды. — Личный состав. — Планы кампании. — Британские базы. — „План № 17“. — Его опасность с морской точки зрения. — Германский флот предупрежден. — Энергичная работа Британского адмиралтейства. — Гранд-Флит. — Военные руководители. — Гибель первой подводной лодки. — Потопление *Кёнигин Луизе*. — Потопление *Эмфион*. — Германские минные поля в открытых водах. — Британская армия переправляется во Францию.

Война на море 1914—1918 гг. имела очень существенные отличия от всех предыдущих войн. Она велась в трех измерениях — в воздухе, на поверхности моря и под водой. Впервые широко применялись авиация и подводные лодки. Авиация, правда, была использована уже в войнах 1911—1912 гг. и 1912—1913 гг. для разведки на суше, но на море, за одним исключением—перелета гидросамолета Мутузиса через Дарданеллы в феврале 1913 г.,—она не применялась. Так же обстояло дело и с подводными лодками—они имелись в итальянском и греческом флотах, но удобных случаев атаковать ими не представилось. Что они должны были оказать глубокое влияние на ведение морской войны—было несомненным, но каков именно должен был быть характер этого влияния—оставалось неясным.

Маневры и опыты, производившиеся в мирное время различными флотами, оставили много сомнений в отношении способности подводных лодок совершать большие походы и держаться в море свыше 48 часов. Ни один флот не выработал действительных методов атаки и уничтожения подводных кораблей, и поэтому все командиры надводных соединений в присутствии или в районе действий этого коварного врага испытывали сильное беспокойство. Что касается воздушных сил, то они не стали еще в 1914 г. составной частью линейного флота (battle fleet), хотя для британского флота строился специальный корабль, который должен был нести на себе гидросамолеты, и старый крейсер *Хермес* (*Hermes*), приспособленный для перевозки (conveyance) гидросамолетов, принимал участие в маневрах 1913 г.

Вначале война велась между британским, французским и русским флотами, называвшимися „союзными“, с одной стороны, и германским и австрийским флотами (флотами центральных держав) — с другой. За вступлением в войну Турции в октябре 1914 г. на стороне Германии последовало выступление Италии на стороне союзников в мае 1915 г.

и после большого промежутка, в апреле 1917 г., США выступили тоже на стороне союзников. Япония на Дальнем Востоке действовала совместно с союзниками с 23 августа 1914 г. и позднее в течение войны оказала им значительную поддержку в Средиземном море, не говоря уже об охране (patrolling) восточных океанских вод. Ряд малых государств, в том числе Греция и Португалия, также присоединился к союзникам в различное время, но, кроме предоставления в распоряжение союзников новых баз, они мало участвовали в морских операциях.

География играла в этой борьбе роль, которую трудно переоценить. В силу географических условий русский флот, находившийся в Балтийском и Черном морях, был изолирован и не имел возможности соединиться с британским и французским флотами. Трудности доступа в Балтийское и Черное моря были таковы, что союзники не могли посылать туда русским ни подкреплений, ни снабжения. Германско-турецкая блокада России, которую союзникам так и не удалось окончательно прорвать, была одной из самых важных причин крушения России. Преимущества, которыми Германия пользовалась в силу географических условий против России, Великобритания использовала против Германии. Британские острова лежали как барьер поперек морских путей Германской империи [1], и, преграждая три прохода—Дуврский пролив, шириной в 20 миль, пролив между Шетландскими и Оркнейскими островами, шириной в 40 миль, и проход между Шетландскими островами и Норвегией, шириной около 200 миль,—британский флот мог прервать сообщения и заставить германский флот принять бой, если бы он пытался прорваться в Атлантику. Кроме того развитая береговая линия Британских островов давала широкую возможность выбора морских баз, так что немцы никогда не знали наверное, где находятся главные силы британского флота. В Средиземном море австрийский флот был таким же образом изолирован силами, действовавшими из британских и французских баз, и вследствие неблагоприятной стратегической обстановки оказался запертым в Адриатическом море. В общем австрийский флот был так же надежно закупорен союзниками, как и русский флот в Балтике был заперт немцами.

Таким образом союзные силы были разделены на три группы:

а) главные силы, состоявшие из британского и французского флотов, а впоследствии — и флотов японского, итальянского и США; эти силы могли соединяться и организовываться по усмотрению своих стратегов;

б) русский флот, изолированный в Балтике; к нему могли присоединяться только подводные лодки союзников; сам он был не в состоянии нанести германскому флоту решительное поражение;

в) русский флот в Черном море, совершенно изолированный.

Силы Германии и ее союзников также делились на три группы:

а) германский флот в Северном и Балтийском морях, запертый более сильным британским флотом;

б) австрийский флот, запертый в Адриатике;

в) турецкий флот (усиленный двумя германскими кораблями, находившимися в Средиземном море до объявления войны), изолированный на Ближнем Востоке.

Владея Египтом и Суэцким каналом, союзники занимали командующее положение на морских путях на Дальний Восток, препятствуя германскому флоту производить здесь операции против торговли.

---

[1] См. Reventlow „Der Einfluss der Seemacht“, стр. 42.

Благодаря таким географическим условиям морская война распалась на отдельные кампании, из которых кампания на Черном море представляла незначительный интерес, а кампании на Балтийском и Адриатическом морях имели второстепенное значение. Основным звеном в борьбе, превосходившей по ожесточению что-либо имевшее место в прежних морских войнах, была борьба между Великобританией и Германией, сначала на поверхности моря, а потом под водой.

По составу сил союзники обладали значительным превосходством (но только на бумаге). Нижеследующая таблица показывает численность кораблей главнейших классов, состоявших в строю и в постройке на 14 июля 1914 г.

Классы кораблей	Великобритания		Франция		Италия		Россия		Япония		Германия		Австрия	
	С	П	С	П	С	П	С	П	С	П	С	П	С	П
Линейные корабли—дредноуты	20	12	3	4	3	3	0	7	2	2	14	5	3	1
Линейные крейсера	9	1	0	0	0	0	0	4	1	3	4	3	0	0
Линейные корабли 2-го класса[1]	10	0	9	0	4	0	2	0	4	0	0	0	3	0
Линейные корабли 3-го класса	30	0	11	0	7	0	6	0	9	0	20	0	6	0
Крейсера с ходом больше 23 узл.	31	20	3	0	2	0	2	4	3	0	16	6	4	0
Эскадренные миноносцы старше 10 лет	98	29	54	3	20	13	30	45	38	2	97	24	18	0
Действующие подводные лодки	47	23	35	21	11	9	13	14	4	2	20	23	4	4
Личный состав	151 000		69 500		40 000		59 500		51 000		79 000		23 000	

С — в строю.
П — в постройке.

В эту таблицу не включено внушительное число более старых кораблей, хотя они принимали значительное участие во второстепенных операциях. Британский флот имел целую флотилию из 34 броненосных крейсеров, 9 из которых были вооружены достаточно тяжелой артиллерией: по четыре 9,2 дм. (229,1-*мм*) орудия в бортовом залпе, не считая орудий меньших калибров. В начале войны Великобритания имела в северо-европейских водах 20 линейных кораблей типа дредноута и 4 линейных крейсера, готовых к действию против равноценных 14 германских кораблей[2] и 3 ли-

[1] Типа *Кинг Эдуард* (*King Edward*) и *Лорд Нельсон* (*Lord Nelson*).
[2] Один из них только что закончил испытания и не считался готовым к боевым действиям.

нейных крейсеров. Превосходство англичан в линейных силах на 40% (24 к 17) не было слишком большим для флота, который должен был быть всегда готовым к бою и стратегически находился в положении обороняющегося (was... on the defensive). В эскадренных миноносцах Германия была так же сильна, как и Великобритания. 16 новых британских эскадренных миноносцев находились в Средиземном море. Кроме того по мореходным качествам только 16 британских подводных лодок из числа находившихся в строю были одинаковы с германскими лодками [1]. Французские подводные лодки годились для ограниченных действий, но были способны и к нападению [2].

Британские морские силы могли увеличиваться и увеличивались двумя путями: во-первых—постройкой новых кораблей и во-вторых—реквизицией кораблей, строившихся в Великобритании для других держав. К концу июля в Великобритании заканчивалась постройка 3 линейных кораблей-дредноутов: 2—для Турции и 1—для Чили. Они были реквизированы и переименованы в *Эджинкоорт* (*Agincourt*), *Эрин* (*Erin*) и *Кэнэда* (*Canada*). Британское правительство в то время еще не знало, что Турция уже заключила с Германией тайный союз [3], который должен был поставить оба турецких корабля, в случае если бы они успели дойти до Константинополя, во враждебные союзникам ряды и который значительно усложнил положение на Средиземном море [4].

Кроме этих 3 линейных кораблей в Великобритании строились также 2 легких крейсера для Греции [5], 3 мелкосидящие канонерские лодки (монитора) для Бразилии и 4 лидера для Аргентины; все они были также реквизированы.

Со времени Русско-японской войны имело место чрезвычайное развитие мощи больших кораблей, точнее—кораблей, предназначенных для ведения боя в строю боевой линии. В британском флоте были приняты типы дредноута и линейного крейсера; в этом отношении, как и во многих других, он шел впереди всех в мире. Особенностью дредноутов было то, что они имели в бортовом залпе не менее 8 тяжелых орудий (280-*мм* и выше) все — одного калибра. Линейные крейсера представляли собой те же дредноуты, на которых сила артиллерии и броневой защиты была принесена в жертву для получения гораздо большей скорости, но и на них старались иметь в бортовом залпе не менее 8 тяжелых орудий.

Дредноуты настолько явно превосходили своих предшественников — броненосцев — в силе огня, скорости и защите, что „до-дредноуты", как

---

[1] Д. Джеллико характеризует радиус действия (the radius of action) и мореходные качества (sea-keeping qualities) германских подводных лодок, как значительно лучшие, чем британских. Радиотелеграф британских подводных лодок имел дальность действия только 50 миль (J. Jellicoe „Grand Fleet") (Д. Джеллико „Гранд-Флит"), стр. 16 и 428.

[2] Daveluy „Les Enseignements Maritime de la Guerre anti-Germanique" (Давелюи „Уроки морской войны против Германии"), стр. 64.

[3] Djemal Pasha „Memories of a Turkish Statesman" (Джемаль Паша „Мемуары турецкого государственного деятеля"), стр. 108—109.

[4] Союз и военная конвенция Германии с Турцией были заключены 3 августа 1914 г., и тогда же был решен вопрос о предоставлении Турции линейного крейсера *Гебен* (*Goeben*) и легкого крейсера *Бреслау* (*Breslau*), которым германский морской генеральный штаб передал приказание итти в Константинополь. Прорыв этих кораблей в Дарданеллы не только „значительно усложнил положение на Средиземном море", но и решил вопрос о вступлении Турции в войну, что по свидетельству Людендорфа „позволило Германии продолжать войну два лишних года", благодаря изоляции России.—*Н. Н.*

[5] *Честер* (Chester) и *Бёркенхэд* (Birkenhead).

БИБЛИОТЕКА ПРАВДЫ № 61743

стали называть старые линейные корабли, были совершенно бессильны в борьбе с ними [1].

Точно так же новые линейные крейсера обладали сокрушительным превосходством над старым классом броненосных крейсеров. Все британские дредноуты и линейные крейсера имели турбинные двигатели и принимали большое количество жидкого топлива. На лучших линейных кораблях — типа *Бархэм* (*Barham*), которые еще не были закончены в августе 1914 г., применялось исключительно жидкое топливо, что было еще одним их преимуществом. Новые британские эскадренные миноносцы были прекрасные корабли, превосходно построенные, вооруженные сильной артиллерией и, за малым исключением, ходившие на жидком топливе, что избавляло их команды от тяжелых угольных погрузок. Германские эскадренные миноносцы программ 1913 — 1914 гг. тоже ходили только на жидком топливе [2].

В боевых столкновениях между надводными кораблями величайшее значение имеет искусство стрельбы. В первый период войны британские корабли, по причинам до сих пор еще неизвестным, обнаружили в этом отношении значительную и весьма опасную слабость по сравнению с германскими. В боях у Коронеля, у Фалкландских островов, на Доггер-банке, а также и во время артиллерийского боя линейных крейсеров в Ютландском бою британская артиллерия пристреливалась медленнее, и число ее попаданий было очень малым по сравнению с числом германских попаданий [3]. Сравнительная слабость британской артиллерии отчасти объясняется несовершенством дальномеров; в каждом из этих столкновений немцы накрывали третьим залпом, тогда как англичане пристреливались гораздо дольше. Опасность, которую представляло такое положение для англичан, не нуждается в доказательствах. Британские корабли могли быть разбиты раньше, чем они могли дать действительный ответ. Кроме того малое рассеивание германских залпов делало их особенно губительными, когда они накрывали корабли.

Скорострельность артиллерии важна так же, как и меткость, и при Цусиме скорострельность японских кораблей была одной из важнейших причин легкой победы Того. В отношении этого существенного фактора немцы опять-таки были впереди англичан. Из приведенных Хаазе опи-

---

[1] Следует отметить, что на этом, в основном, и базировались надежды и расчеты германского империализма—уравнять численность своего линейного флота с английским, так как со снятием после появления дредноутов со счета старых линейных кораблей („броненосцев"), по числу которых Великобритания вдвое превосходила Германию (39 против 19), последняя получила при уже обеспеченном развитии своих судостроительных средств возможность начать соревнование в почти равных условиях.

Когда в 1908 г. в Германии был проведен „новый закон о флоте", предусматривавший создание линейного флота в составе 38 линейных кораблей (за период 1908—1917 гг.), Великобритания, обеспокоенная предстоявшим ростом германского флота, предложила договориться о постоянном соотношении сил обоих флотов, настаивая на соотношении 3 : 2. После неудачи в этом направлении Великобритания объявила, что на каждый заложенный Германией корабль она будет отвечать закладкой двух (two keels to one). К началу войны это соотношение в линейных кораблях дредноутского типа (считая и находившиеся на стапелях) было 42 : 26.—*Н. Н.*

[2] Nordsee, т. III, стр. 262.

[3] См. Young „Battle Cruisers" (Ф. Ионг „Линейные крейсера"), стр. 205; Jellicoe „Jutland Despatches" (Джеллико „Ютландские депеши"), стр. 2. Возможно, что в Ютландском сражении англичанам мешали атмосферные условия.

саний башен и вооружения *Дерфлингера* (*Derfflinger*), [1] известно, что германское 305-*мм* орудие могло легко давать 1 выстрел в $^1/_2$ минуты. Это было во всяком случае не большей скоростью, чем та, с которой могло быть заряжено и наведено любое из крупных орудий самых больших британских кораблей этого времени. Артиллерия *Дерфлингера* давала возможность достигнуть скорострельности в один залп каждые 15 секунд, а в Ютландском бою при ведении стрельбы по *Куин Мэри* (*Queen Mary*) она давала в течение довольно продолжительного времени по одному залпу каждые 20 секунд. 280-*мм* артиллерия *Зейдлица* (*Seydlitz*), как это видно из описаний боя на Доггер-банке, в течение минуты, или около того, давала залпы через 10 секунд. Нигде в германских описаниях не имеется ни малейшего указания на подобную скорость стрельбы британских кораблей. По свидетельству очевидцев-немцев англичане стреляли медленно; так как этому важному фактору до сих пор не уделялось достаточного внимания — чрезвычайно важно его всестороннее изучение.

По качеству орудий и бронирования германские и британские корабли были почти равноценны, хотя опыты, произведенные после войны над германским линейным кораблем *Баден* (*Baden*), показали, что британская броня была немного лучше, чем лучшая германская одинаковой толщины. Британские дредноуты были по большей части вооружены орудиями более крупного калибра, чем германские, но зато последние были лучше забронированы. Ввиду малых размеров британских доков британские дредноуты должны были строиться узкими, что не позволяло кораблестроителям обеспечивать их такой же совершенной защитой погребов и жизненных частей, какой обладали германские корабли, и таким образом британские линейные крейсера были очень уязвимы.

В начале войны можно было слышать жалобы на большую дальнобойность германских крупных орудий, и предполагали, что их башни и установки допускают больший угол возвышения. Однако это было неверно [2]: установки германских и британских кораблей одного и того же года постройки были одинаковы.

Германские снаряды оказались в бою гораздо более действительными, а это произошло потому, что британский флот основывался на опыте Цусимского боя, где японцы так широко использовали фугасные снаряды с чувствительными взрывателями и получили решительные результаты, тогда как русские стреляли бронебойными снарядами со взрывателями замедленного действия (такими, какими германский флот пользовался в мировую войну) и все же потерпели поражение. В результате британские снаряды не пробивали германскую броню, а когда пробивали, то по свидетельству немцев не причиняли значительных разрушений [3]. Другой слабой стороной британских боевых запасов

---

[1] „Zwei weissen Völker" („Два белых народа"), стр. 53. См. у Гальстера (стр. 117), где сказано, что уже в 1893 г. германский флот занимал первое место в мире по скорости стрельбы. В начале войны англичане, повидимому, выжидали падения каждого залпа, прежде чем выпустить следующий. Немцы же выпускали залпы чаще.

[2] 20° или меньше. Nordsee, т. III, стр. 207. Тип *Бархэм* имел угол возвышения 22°. Британские кораблестроители заявляют, что наибольший угол возвышения 381-*мм* орудий на германских линейных кораблях типа *Баден* был только 16° (Institution of Naval Architects, 16 марта 1921 г.); см. также Nordsee, т. V, стр. 235.

[3] См. примечание на стр. 178.

была легкая воспламеняемость шелковых картузов боевых зарядов. В германском флоте боевые заряды были заключены в латунные гильзы или шелковые мешки, помещавшиеся в оловянных футлярах, и были гораздо менее воспламеняемы.

Наконец британские торпеды не взрывались немедленно после удара в цель. В то время как снаряды у англичан рвались слишком быстро, их торпеды взрывались слишком медленно и могли отскакивать и оставлять водяную подушку между своей головной частью и целью, вследствие чего производимый ими эффект был сравнительно слаб. Эти недостатки являлись следствием отсутствия настоящего штаба и невнимания к мелочам. На британских подводных лодках трубы торпедных аппаратов были несколько наклонены книзу в предположении, что торпеды будут выпускаться лодкой в надводном положении; практическим результатом этого было, что, пока этот недостаток не был устранен, британским подводным лодкам было очень трудно попадать в цель. Что касается британских мин, то их было мало, и они были слабого и неудовлетворительного образца [1].

Линейные флоты других держав во время войны не имели боевых столкновений, и поэтому вопроса об их сравнительной мощности не возникает. Французы и итальянцы имели мощные и хорошо бронированные корабли, но австрийские корабли, хотя и имели исключительно мощную артиллерию, но были хуже построены, чем британские или германские. Французский флот более чем уравновешивал австрийский флот и оказывал своими крейсерами и мелкими судами ценную поддержку в Английском канале и Средиземном море.

Операции британского и германского линейных флотов были затруднены ограниченным запасом топлива их эскадренных миноносцев. В начале войны эти корабли имели у обеих сторон лишь такой запас топлива, который обеспечивал им возможность перехода до морских баз противника и обратно и однодневного или двухдневного крейсерства вблизи этих баз. Так как эскадренные миноносцы были необходимы для противолодочного охранения линейных кораблей, то это обстоятельство препятствовало отдаленным операциям в Северном море.

По качеству командного и рядового составов между британским и германским флотами не было значительной разницы, и, таким образом, эта война отличается от войн эпохи французской революции и Наполеона, когда французский флот был роковым образом ослаблен изгнанием или ссылкой лучших офицеров, а также падением дисциплины, которое принесла с собой революция. По смелости, знанию дела и энергии германские офицеры и команды не уступали британским. В смысле же поощрения инициативы германское высшее командование было впереди всех остальных. Большой ошибкой германского флота, а также и всей германской нации, был недостаток гуманности и пренебрежение к „невесомым“ моральным факторам, значение которых так хорошо понимал Бисмарк. Немцы имели перед англичанами одно значительное преимущество: они имели уже давно созданный и вполне опытный морской штаб, в то время как в британском флоте морской штаб существовал всего лишь 8 месяцев и еще не успел охватить все отрасли

[1] Примером неподготовленности Великобритании к минной войне на море может служить тот факт, что наличных запасов мин у нее не хватало для заминирования подступов к собственным базам и недостающие мины были даны ей Россией. — *Н. Н.*

морской службы, а также подробно изучить боевые наставления, которые оказались неудовлетворительными. Германская тактика была выше британской, и в некоторых деталях снаряжения германский флот был значительно впереди британского.

На оперативные планы обеих сторон оказали большое влияние намеченные сухопутные операции. По всем имеющимся данным видно, что в первоначальные намерения немцев входило использование могущественного германского флота для нанесения британским главным силам сокрушительного удара, немедленно после объявления войны или перед самым ее объявлением, подобно тому, как был использован японский флот в 1904 г. Германские военные писатели особенно настаивали на важности стремительной атаки и короткого боя. Но выполнению этого плана помешал целый ряд обстоятельств. Британский флот совершенно случайно — по решению, принятому в марте 1914 г. о проведении пробной мобилизации вместо обычных морских маневров,— был почти полностью мобилизован до того, как начался напряженный период перед войной, и хотя уже приступил к демобилизации, но все же оставался в сборе и, следовательно, в выгодном положении. Когда положение стало угрожающим, желание германского правительства удержать Великобританию от вступления в войну, поскольку в этом случае германский штаб был уверен в быстром и легком успехе, побудило его запретить германскому флоту предпринимать какие-либо шаги, которые могли бы вызвать конфликт с англичанами.

Когда война с Великобританией стала неизбежной, было принято решение не рисковать германским флотом в большом сражении, а сохранить его для дальнейших целей. Мольтке и германский сухопутный штаб были уверены в победе над Францией и Россией и не предполагали, что борьба будет долгой. Они рассчитывали в очень скором времени продиктовать условия мира Франции, после чего Германия могла бы построить громадный флот и принудить Великобританию к уступкам. Для осуществления этого плана было необходимо, чтобы германский флот не был уничтожен в бою, в котором все было бы поставлено на карту [1]. Таким образом, в начальный период, когда шансы германского флота были выше, чем впоследствии [2], он держался пас-

[1] Решая задачу за противника, германский морской генеральный штаб исходил из неверного предположения, что британский флот подобно японскому под Порт-Артуром будет осуществлять ближнюю блокаду германского побережья и тем даст германскому флоту возможность нападения на отдельные части блокирующего флота у своих берегов и их уничтожением уравнять силы, после чего решить борьбу генеральным сражением. Вся подготовка германского флота велась именно в этом направлении, что резко было опровергнуто действительностью, так как с началом войны Великобритания увела свои главные силы на север в отдаленные базы Шотландии и Оркнейских островов и осуществила дальнюю блокаду (Оркнейские острова—Норвегия), не рискуя своим флотом, но создав для Германии блокадные условия еще более строгие, чем это имело бы место в условиях тесной блокады.—*Н. Н.*

[2] Состав флотов:

	1 августа 1914 г.	31 мая 1916 г. (Ютландский бой)
Флот Открытого моря:		
Дредноуты и линейные крейсера	17	21
Легкие крейсера и крейсера	16	11
Эскадренные миноносцы	89	61
Гранд-Флит:		
Дредноуты и линейные крейсера	24	37
Легкие крейсера и крейсера	21	34
Эскадренные миноносцы и лидеры	42	79

В августе 1914 г. немцы имели единственный дирижабль, пригодный для морских операций, *L-3*.

сивно в надежде, что тактика измора (tactics of attrition) подточит британские силы.

Германские операции определялись директивой кайзера, данной им в начале войны [1].

„Целью операций будет нанесение потерь британскому флоту путем нападений на его корабли, несущие дозор или блокирующие Гельголандскую бухту, или же посредством миннозаградительных операций и (если возможно) наступательных действий подводных лодок (Submarine offensive) нанесение ударов в районе вплоть до британского побережья".

„После того как равенство сил будет таким образом обеспечено, наш флот, когда все его силы будут сосредоточены и готовы к действию, должен добиваться боя при благоприятной обстановке. Если благоприятный случай для боя представится раньше, его необходимо использовать".

Это были робкие и неуверенные директивы для такой силы, как германский флот, воспитанный в сознании превосходства каждого своего корабля над британским. Если на суше германский план был отчаянно смелым, то на море он был слишком осторожным и допускал ту же важную стратегическую ошибку — стремление к достижению отдаленных целей, — которая принесла поражение Франции в XVIII и XIX столетиях. Тот, кто ставит себе главной целью избегать потерь, не способен причинить их противнику. Несомненно одной из причин германской осторожности была угроза русского флота в Балтике, что часто упускают из виду британские исследователи. Если бы германский флот был серьезно ослаблен в большом морском сражении с англичанами, открылась бы неприятная возможность действий русского флота против германского побережья.

Германские планы предусматривали крейсерские операции против торговли союзников. Если бы Великобритания оставалась нейтральной, то Фаррерские острова (Faeroe) должны были бы быть использованы в качестве базы [2], кроме того до войны были приняты меры по устройству секретных крейсерских баз в уединенных пунктах на территории нейтральных стран и для снабжения топливом. Кроме германских военных кораблей на отдаленных морских станциях было намечено использовать вспомогательные крейсера, взятые из состава мощного германского торгового флота. Но вследствие сопротивления германского рейхсканцлера всем мерам, которые могли привести к столкновению с Великобританией, из вспомогательных крейсеров, намеченных к отправке из германских портов в начале войны, только пароходу *Кайзер Вильгельм дер Гроссе* (Kaiser Wilhelm der Grosse) удалось выйти в открытое море. Германские военные корабли, находившиеся за границей, заблаговременно получили предупреждение об угрозе войны. 7 и 8 июля 1914 г. Сушон в Средиземном море и Шпее в Китае были информированы, что обстановка внушает тревогу, но что до наступления кризиса пройдет три недели, и они смогли принять меры предосторожности.

Что касается англичан, то план войны, который был согласован с Имперским генеральным штабом (Imperial General Staff) и Комитетом по имперской обороне, предусматривал дальнюю блокаду (long range observation) германского флота из баз в северной части Шот-

[1] Nordsee, т. I, стр. 54.
[2] Conrad, т. III, стр. 278.

ландии. Главные силы линейного флота должны были базироваться на Скапа-Флау (Scapa Flow) на Оркнейских островах (Orkneys). Эта база, находившаяся в 475 милях от Гельголанда, представляла собой обширную закрытую бухту, напоминала тайную базу Того в Мазампо (Massampo) и была трудно доступна для шпионажа и воздушной разведки. Перед войной очень немного, или вернее ничего, не было сделано для оборудования этой базы, и корабли, находившиеся в ней в течение нескольких месяцев, не были обеспечены от нападений подводных лодок и даже от набегов эскадренных миноносцев, если бы немцы проявили предприимчивость. Этот недочет уравновешивался тем, что полное отсутствие соответствующей подготовки могло побудить германский флот искать англичан в других местах [1]. Вторым местом, избранным для базирования флота, был Кромарти (Cromarty), укрепления которого были в зачаточном состоянии.

В Розайте (Rosyth) на р. Форт (Forth), в 420 милях от Гельголанда, строилась база с тремя большими доками, но ни один из этих доков не был еще готов, и в августе 1914 г. было далеко до их окончания, хотя вход в залив был защищен довольно сильными укреплениями. На всем протяжении северного побережья Шотландии не было ни одного британского дока, который мог бы принять дредноуты или линейные крейсера, находившиеся в строю в 1914 г. К счастью имелся большой плавучий док, который и был приведен с юга Англии в Инвергордон (Invergordon). Непринятие мер для подготовки необходимых баз и доков было крупной ошибкой британского Адмиралтейства и должно быть приписано отсутствию Морского штаба до 1912 г.

Поражение и уничтожение германского флота не рассматривались как первая цель морской войны. Первой задачей было прикрытие перевозки во Францию британской экспедиционной армии, так что здесь имело место повторение стратегии японцев в 1904 г. Ведя тактическое наступление, англичане стратегически занимали оборонительное положение, приобретавшее с течением времени все более ясно выраженный характер. Операции по прикрытию транспортов должны были проводиться путем вовлечения немцев в бой и путем выходов флота по направлению к Гельголандской бухте совершенно так же, как японцы сопровождали каждую свою отправку транспортов нападением на русский флот. Британские транспорты, также как и японские, должны были итти без непосредственного охранения. Прикрывавшие силы располагались далеко к северо-востоку, а Дуврский пролив (Straits of Dover) предполагалось оборонять второй линией из старых кораблей и миноносцев. Действительность прикрытия перевозок экспедиционной армии наравне с быстрой и гладкой мобилизацией флота относится к числу величайших дел, совершенных во время войны, богатой удивительными подвигами. Германские крейсера и подводные лодки не нанесли англичанам даже таких потерь, какие владивостокские крейсера причиняли японским транспортам [2]. И эта верная неутомимая охрана поддерживалась из года в год, так что население Великобритании перестало замечать ее и удивляться ее чудесам.

---

[1] Nordsee, т. I, стр. 88: „...совершенно неизвестна была стоянка Первого флота“.

[2] Русскими владивостокскими крейсерами в войну с Японией (крейсерами *Россия, Громобой, Рюрик* и *Богатырь*) было потоплено 4 транспорта с войсками.—*Н. Н.*

Вероятно вследствие отсутствия до 1912 г. Морского штаба французы не запросили мнения британского Адмиралтейства при составлении своего плана операций, и „план № 17“, тот самый, который с небольшими изменениями проводился Жоффром, чуть не привел к проигрышу войны на море, так как подвергал риску важнейшие порты Английского канала. Трудно представить себе, как можно было бы держать во Франции большую британскую армию, если бы Калэ (Calais) и Булонь (Boulogne) попали в руки немцев. В своих планах французский штаб игнорировал значение этих пунктов, хотя перед войной Френч в своей записке обращал внимание на их важность[1]. Немцы, владея Дюнкерком (Dunkirk), Калэ и Булонью в добавок к Остэнде (Ostend) и Зеебрюгге (Zeebrugge), были бы в состоянии нанести смертельный удар сообщениям между Великобританией и Францией.

План, разработанный Шлиффеном приблизительно в 1905 г.[2], в период, когда вооруженные силы России еще не оправились от последствий дальневосточной войны, предусматривал оккупацию германской армией на западе всего побережья до устья р. Соммы (Somme) немедленно после нанесения решительного удара французской армии. И сомнительно, удалось ли бы в войну 1914—1918 гг. сохранить для союзников бельгийское и французское побережье к юго-западу от Ньюпорта (Nieuport), если бы не решение, принятое сэром Френчем, передвинуть 16 сентября 1914 г. британскую экспедиционную армию к морю. Британские морские стратегические планы пришлось бы совершенно изменить, если бы было утрачено господство над Дуврским проливом и Гранд-Флит потребовалось бы перевести на юг, где не так легко было найти для него достаточно удобный порт[3]. Такое перемещение предоставило бы германскому Флоту Открытого моря возможность совершать набеги на Шотландское побережье и нападать на британские патрули (patrols) в Северном море и в северной части Атлантического океана.

Таким образом ни один из противников на материке Европы не понял значения военно-морского фактора. Все они без исключения предполагали, что война должна быть короткой, продолжаться не более нескольких недель, и что за такой короткий период морские силы не успеют дать почувствовать свое влияние. Все заинтересованные флоты выполнили свою мобилизацию без осложнений. Первым зашевелился германский флот, который 5—6 июля был предупрежден Вильгельмом II о возможной опасности войны. Тем не менее Флот Открытого моря был послан в плавание к берегам Норвегии, где Вильгельм II проводил свой ежегодный отдых. 20 июля он распорядился доверительно предупредить лиц, стоящих во главе крупных германских судоходных компаний, о возможности военных осложнений после 23 июля, когда должна была быть вручена Сербии австрийская нота. 25 июля, получив сообщение о мобилизации в Сербии, он приказал германскому флоту вернуться в свои порты, 30 июля были приняты предупредительные меры, а 1 августа была объявлена мобилизация.

---

[1] „1914“, стр. 155—157: „Французский штаб был совершенно незнаком с морскими условиями“.

[2] Kuhl „Generalstab“ (Куль „Генеральный штаб“), стр. 182. Британская официальная „История войны“ полагает, что в 1914 г. немцы намеревались занять побережье, но что 3 и 9 резервные корпуса, предназначавшиеся для этой цели, им пришлось направить на Антверпен, против бельгийцев.

[3] Nordsee, часть II, стр. 36—37.

В Великобритании Адмиралтейство, получив сведения о возвращении германского флота, 26 июля в 16 час. приказало Первому флоту оставаться в состоянии боевой готовности и приостановило демобилизацию Второго флота, которая уже началась. 27 июля Третий флот получил приказ пополнить запасы угля и боевых припасов; 1 легкий крейсер и 4 эскадренных миноносца были направлены на Шетландские острова (Shetlands), а 4 старых линейных корабля в устье р. Хэмбер (Humber). Британским командирам, находившимся на заграничных морских станциях, была послана предварительная предупреждающая телеграмма и было приказано незаметно следить за германскими и австрийскими кораблями. 28 июля все местные силы и патрульные флотилии получили приказ быть в боевой готовности, а на следующий день, в 7 час., Первый флот ушел из Портлэнда (Portland) в Скапа-Флау и Кромарти. Всем командирам, находившимся на заграничных станциях, Адмиралтейство послало „окончательную предупреждающую телеграмму" (definite telegram of warning).

Начался „предупредительный" период (precautionary period), в течение которого были приняты особые меры для предотвращения внезапных атак и для обеспечения безопасности портов и арсеналов. 1 августа британское правительство узнало, что в Германии были задержаны британские торговые суда, и 2 августа, в 1 ч. 25 м., отдало распоряжение о призыве морского запаса. Официальный приказ о полной мобилизации был отдан 3 августа, когда мобилизация была фактически закончена. Надо отметить, что благодаря энергии Адмиралтейства и первого лорда были приняты все меры предосторожности против одной из главных опасностей войны—внезапного нападения в самом ее начале. В будущем опасность эта будет еще больше ввиду быстрого развития авиации.

Французская мобилизация протекала одновременно с германской и британской. 1 августа Германия объявила войну России; 3 августа она объявила войну Франции; 4 августа, в 23 час., началась война между Германией и Великобританией ввиду истечения срока британской ноты относительно Бельгии.

В мирное время британские морские силы в водах метрополии были сведены в три флота: Первый флот—полностью укомплектованный в течение года и состоявший из самых новых и лучших кораблей, и два другие флота—Второй и Третий, которые состояли из старых кораблей с неполными командами или кадрами. Назначением Первого флота были наступательные действия; Второй и Третий флоты должны были использоваться, главным образом, для оборонительных целей. Первый флот, переименованный в начале войны в Большой флот—Гранд-Флит (Grand Fleet), состоял из флагманского корабля, не входившего в состав соединений, из 3 эскадр линейных кораблей, по 8 линейных кораблей каждая, и четвертой—из 4 кораблей. Из 29 линейных кораблей, входивших в состав Гранд-Флита, 20 были дредноуты[1]. Крейсерские силы состояли из 4 линейных крейсеров, 8 броненосных крейсеров и 13 легких крейсеров различных типов; торпедные флотилии состояли из 1 лидера и 75 эскадренных миноносцев, но из них только 42 были взяты на север к Шотландии. Гранд-Флиту были приданы 6 тральщиков и 6 вспомогательных судов разного назначения. Ни миноносцев, ни минных заградителей в его составе не было.

[1] Из остальных девяти—8 было типа *Король Эдуард* и 1 типа *Лорд Нельсон*.

Гранд-Флитом командовал адм. Джон Р. Джеллико (54 лет), который был назначен в последний момент, с началом войны. Его главным помощником был в.-адм. Дэвид Битти (43 лет), который больше года командовал линейными крейсерами.

В первые месяцы войны британским флотом управлял военный отдел (группа) Адмиралтейства (War Group of the Admiralty), в состав которого входили Чёрчил (39 лет), адм. принц Луи Баттенбергский (60 лет) и начальник морского генерального штаба в.-адм. Джексон (59 лет), которого 29 августа сменил в.-адм. Стэрди (56 лет), в свою очередь смененный 1 ноября к.-адм. Оливером (48 лет). Адм. Э. К. Вильсон (72 лет), а также лорд Фишер (73 лет) давали общие советы. Штаб еще не успел приобрести авторитет, и потому фактическое управление флотом находилось в руках энергичного штатского человека, окруженного слишком большим числом офицеров-советников. Чёрчил был свободен в своих действиях, поскольку кабинет министров не вмешивался в его распоряжения. С его инициативой, энергией и административными способностями он идеально соответствовал своему посту, если бы только ему всегда помогал и давал советы опытный штаб. Это условие не было выполнено, и слабость штаба привела к серьезным неудачам. Огромная заслуга Чёрчиля заключалась в том, что он заявил правительству, что флот может обеспечить страну от вторжения противника даже в том случае, если все 6 регулярных дивизий будут посланы во Францию. К несчастью правительство проявило робость и послало только 4.

У немцев Флотом Открытого моря командовал адм. Ингеноль (57 лет), главным помощником которого был к.-адм. Хиппер (около 50 лет). Общее управление осуществлялось императором Вильгельмом II, советниками которого были — начальник Морского генерального штаба (Admiralstab) адм. Поль (58 лет) и начальник Морского кабинета кайзера адм. Мюллер (60 лет). Морской министр адм. Тирпиц (65 лет) сопровождал императора и оказывал на него значительное влияние. Он утверждает, что он был за энергичные наступательные действия с самого начала, но Мюллер отрицает это утверждение, и в самом деле никто из ответственных лиц, повидимому, не имел большого стремления немедленно двинуть германский флот в бой. Однако позже, когда выявились последствия этого отказа от боя, все стали претендовать на то, что они были сторонниками немедленных решительных действий.

У других флотов район действия был ограниченным, и потому вопрос о командовании имел меньшее значение. По соглашению между британским и французским Адмиралтействами британский флот должен был иметь общее руководство операциями и осуществлять командование (general control of operations and the command) вне Английского канала и Средиземного моря. В Средиземном море французский флот должен был иметь руководство, а также осуществлять командование. В Балтийском море командование русского флота, который был слишком мал и слаб для того, чтобы рисковать вступать в бой, было подчинено главнокомандующему всеми русскими армиями великому князю Николаю Николаевичу. Командовал русским флотом подчиненный великому князю адм. Эссен (54 лет), который умер в мае 1915 г.[1].

[1] Балтийский флот, которым командовал адм. Эссен, по плану войны был подчинен командующему VI армией, имевшей задачей оборону Петербурга и защиту побережья Финского залива. С образованием северного фронта (после занятия немцами Курляндии)

Германский Флот Открытого моря соответствовал британскому Первому флоту. Действующие силы Флота Открытого моря в начале войны состояли из флагманского корабля, не входившего в состав соединений, и трех эскадр линейных кораблей: первая — из 8 кораблей типа дредноута, вторая — из 8 „до-дредноутов", очень низких боевых качеств, и третья — из 5 дредноутов. Флоту Открытого моря была придана эскадра линейных крейсеров из 3 кораблей, которая 8 августа была усилена броненосным крейсером *Блюхер* (*Blücher*). Имелось еще 4 старых броненосных крейсера и 11 легких крейсеров. Торпедные силы состояли из 8 флотилий, каждая по 11 кораблей. В состав Флота Открытого моря входили обычные вспомогательные суда, минные заградители, тральщики, плавучие мастерские и спасательные суда. Кроме 3 эскадр линейных кораблей Флота Открытого моря были еще 2 эскадры из 7 старых кораблей каждая и эскадра из 8 устаревших броненосцев береговой обороны. Эти дополнительные силы использовались, главным образом, в Балтике для второстепенных операций и были слишком слабы, чтобы ими можно было рисковать в Северном море. Была еще эскадра из 4 броненосных крейсеров, тихоходных и слишком слабых, чтобы их можно было использовать против англичан.

Германский флот располагал прекрасными базами с доками достаточных размеров и в этом отношении он имел большое преимущество перед британским. Остров Гельголанд в бухте или заливе того же наименования [1] был сильно укреплен и обладал хорошей гаванью для торпедных сил и подводных лодок, несших дозорную службу. Эта база находилась всего в 240 милях от устья р. Темзы (Thames) и примерно в 220 милях от ближайшей точки на побережьи Англии в Норфольке (Norfolk).

Первые операции в Северном море не имели никакого значения. Вечером 3 августа британские крейсера начали нести свой дозор в проливе между Оркнейскими и Шетландскими островами, а 4 августа Джеллико получил приказ выйти с линейными кораблями Гранд-Флита до меридиана 2° вост долг., в то время как линейные крейсера и другие корабли прошли к берегам Норвегии. Это движение было предпринято с целью задержать германских истребителей торговых судов, которые, как было известно, выходили в море. Известие об объявлении войны Великобританией было получено, когда флот был уже в море, в полночь с 4 на 5 августа.

Немцы обнаружены не были, и 7 августа флот вернулся в Скапа-Флау для пополнения запасов топлива. Здесь он имел лишь короткую стоянку ввиду риска подвергнуться атаке подводных лодок или эскадренных миноносцев. 8 августа, в первый раз за время войны, подводной лодкой *U-15* (Поль) был безуспешно атакован британский линейный корабль *Монарк* (*Monarch*), занятый стрельбой по мишеням к юго-востоку от острова Фэйр (Fair).

Это была одна из тех 10 подводных лодок, которые вышли 6 августа из Гельголандской бухты, чтобы произвести поиск в Северном море в полосе 70 миль шириной до точки на полпути между Оркнейскими

Балтийский флот перешел в подчинение командующему этим фронтом. Еще позже, с образованием в Ставке морского штаба верховного главнокомандующего, флот был подчинен непосредственно Ставке. — *Н. Н.*

[1] Во время войны известном под названием Бухты („The Bight").

островами и Норвегией и определить предполагаемую линию британской блокады. Они не имели успеха и только случайно заметили промелькнувшие силуэты британских кораблей. Одна из лодок — *U-13* (Швейниц) — пропала без вести, и так как нет сведений о ее потоплении англичанами, то вероятно причиной ее гибели была какая-нибудь авария.

Утром 9 августа *U-15* была замечена и протаранена легким крейсером *Бёрмингхэм (Bermingham)*; она пошла ко дну со всем личным составом. Это была первая подводная лодка, потопленная во время военных действий противником.

5 августа все германские подводные кабели были перерезаны, и германское правительство было вынуждено для быстрой связи довольствоваться радиотелеграфом и сообщениями через нейтральные страны.

Между тем в южной части Северного моря и в Дуврском проливе произошли важные события. 3 августа французское правительство приказало к.-адм. Руйе войти с 8 старыми слабыми броненосными крейсерами в Дуврский пролив и помешать проходу германского флота. Этот приказ привел бы к гибели французских кораблей, если бы показался Флот Открытого моря. Но в 18 час., когда Руйе уже занял свою позицию, показался дым, приближавшийся с севера. У Руйе не было никаких данных, что эти дымы принадлежат не германским линейным кораблям или крейсерам. Когда они приблизились, он увидел, что это флотилия британских эскадренных миноносцев с легким крейсером во главе — первый признак того, что Великобритания вступила в войну [1]. С этой минуты началось несение совместного дозора в Канале.

4 августа вечером, за несколько часов до объявления войны, германский вспомогательный минный заградитель *Кёнигин Луизе* (*Königin Luise*) вышел из Эмдена для постановки мин у британских берегов. Он достиг точки в 30 милях к востоку от Харвича, далеко за пределами территориальных вод, на главном пути нейтральных торговых судов, где начал ставить мины. 5 августа в 11 час. его застигли за этим делом британские эскадренные миноносцы *Лэнс* (*Lance*) и *Лэндрейл* (*Landrail*) (29 узл., три 102-*мм* орудия) и следовавший за ними легкий крейсер *Эмфион* (*Amphion*) (25 узл., десять 102-*мм* орудий). Германский корабль был быстро побежден, получив в неравном бою такие сильные повреждения, что его затопила своя команда. Офицеры и команда были спасены англичанами, которые вслед за тем произвели поиск к берегам Дании. Они возвращались из этого похода, когда в 6 ч. 30 м. 6 августа *Эмфион*, не знавший точно протяжения германского минного поля, попал на него и наткнулся подряд на 2 мины, из которых вторая, очевидно, вызвала взрыв его погребов. Он пошел ко дну, причем погибло 149 чел. команды и 18 чел. пленных немцев. Всего немцы потеряли в этом бою 73 чел. убитыми и утонувшими и 20 чел. ранеными.

Постановка германским флотом мин без предварительного объявления или предупреждения на морских путях с большим движением нейтральных судов была большим преступлением против законов гуманности [2], хотя

---

[1] 2 августа британский министр иностранных дел Грей заявил французскому послу от имени правительства, что „если германский флот пройдет через Канал или Северное море для враждебных действий против французского побережья или судоходства, британский флот окажет Франции всемерную помощь“.—*Н. Н.*

[2] Garner, т. I, стр. 329.

пример в этом отношении подал русский флот у Порт-Артура в 1904 г. [1]. Непосредственным результатом этого было ожесточение в британском флоте против немцев, которые теперь стали казаться врагами рода человеческого. *Эмфион* был новый корабль, водоизмещением в 3 500 *т*, спущенный в 1911 г. Его гибель была серьезной потерей. Он был первым надводным кораблем, погибшим во время войны.

В британских территориальных водах несли дозорную службу большие силы, состоявшие из эскадренных миноносцев, подводных лодок и небольшого числа миноносцев. В Дуврском проливе находился „Дуврский патруль" (Dover Patrol), состоявший в то время из 2 крейсеров, 22 эскадренных миноносцев и 10 подводных лодок типа „С". В р. Хэмбер находилась флотилия (flotilla) из 1 легкого крейсера, 22 эскадренных миноносцев и 12 миноносцев; в р. Тайн (Tyne) — флотилия в составе 1 крейсера, 12 эскадренных миноносцев и 8 миноносцев и в р. Форт (Forth) — 1 крейсер и 18 эскадренных миноносцев. В Харвиче находился один из наиболее деятельных и предприимчивых британских командиров коммодор Тэрвит с 35 новыми эскадренными миноносцами 1-й и 2-й флотилий и 3 легкими крейсерами; на этот же самый порт базировалась самая мощная из подводных флотилий — 8-я, состоявшая в начале войны из 17 лодок типа „D" и „E" под командой коммодора Кийз. В Английском канале находилось 19 старых линейных кораблей под командой в.-адм. Бернэ. Дозор в Северном море несла 10-я эскадра крейсеров (8 старых бронепалубных крейсеров водоизмещением около 7 000 *т*) и 7-я эскадра крейсеров (5 старых броненосных крейсеров типа *Кресси,* водоизмещением в 12 000 *т*) [2].

Во время переброски экспедиционной армии из Саутэмптона (Southampton) в Гавр (Havre) эскадренные миноносцы Тэрвита держали дозор на линии от Харвича до берегов Голландии при поддержке 7-й эскадры крейсеров. Дуврский пролив был занят британскими и французскими эскадренными миноносцами, поддерживаемыми 3 легкими крейсерами и 10 более старыми подводными лодками. Флот Канала (Channel Fleet) был сосредоточен у Портлэнда (Portland) и готов к действию. Со стороны Атлантического океана перевозки были прикрыты британской 12-й эскадрой крейсеров (4 старых крейсера), действовавшей совместно с французской 2-й эскадрой крейсеров (8 броненосных и 1 легкий крейсер).

Каждая из воюющих сторон в Северном море была озадачена нерешительностью другой стороны, и для англичан было полной неожиданностью отсутствие со стороны германского флота каких-либо попыток помешать перевозке экспедиционной армии во Францию, начавшейся 9 августа отправкой обозов и частей, не входивших в состав дивизий. Причина бездействия немцев довольно любопытна: сам Мольтке сообщил германскому морскому генеральному штабу, что германская армия будет „только рада возможности свести счеты с 160 000-ной британской армией" во время наступления на запад, и добавил, что он не желает, чтобы

---

[1] Непонятно, о каких русских заграждениях под Порт-Артуром говорит Вильсон. Все русские заграждения ставились здесь на подступах к Порт-Артуру, блокированному японцами, вне путей нейтрального судоходства.—*Н. Н.*

[2] 10-я эскадра крейсеров составляла часть Северного патруля, охранявшего торговые пути на севере (Оркнейские острова — Норвегия), 7-я эскадра охраняла южную часть Северного моря.—*Прим. ред. Н. Н.*

какие-либо действия против британских транспортов отвлекали германский флот от намеченных им операций [1]. Тем не менее 8 августа Вильгельм II предложил провести „энергичный“ удар миноносцами, минными заградителями и особенно подводными лодками против Первого флота, вышедшего по его предположению в Северное море для прикрытия движения транспортов. Немцы все время воображали, что англичане переправляются на Зеебрюгге или Остэнде, а не на Гавр или Булонь.

Все, что было предпринято, свелось к выходу 4 подводных лодок, которые без поддержки надводных кораблей ничего сделать не могли. Три из них были вынуждены сейчас же возвратиться вследствие плохой погоды или при наступлении сумерек; четвертая не обнаружила признаков движения британских транспортов, и этот отрицательный результат, вероятно, укрепил германское верховное командование в предположении, что до 22 августа значительных британских сил на континент высажено не было. Британская цензура была так действительна, что и германский флот и армия были в полном неведении относительно движения и расположения британских сил. С 14 по 17 августа, когда перевозились главные силы британской экспедиционной армии, Гранд-Флит выходил далеко в Северное море, и его крейсера производили поиск к юго-западу от Хорнс-Рифа (Horns Reef). Но немцы ничего не предпринимали за исключением разведки подводными лодками.

Тем не менее 17 августа два самых быстроходных легких германских крейсера: *Штральзунд (Stralsund)* и *Штрасбург (Strassburg)*, получили приказание определить местонахождение предполагаемого британского дозора из эскадренных миноносцев в Северном море и атаковать его, а 3 линейным крейсерам в Яде было приказано развести пары, чтобы оказать им поддержку, если бы она понадобилась. *Штральзунд* был обнаружен британским легким крейсером *Фирлес (Fearless)* и 10 эскадренными миноносцами 1-й флотилии рано утром 18 августа у берегов Голландии. Произошел безрезультатный обмен выстрелами. Когда вслед за первыми четырьмя перевозилась во Францию пятая по счету британская дивизия, Гранд-Флит 22 августа снова вышел в Северное море, а линейные крейсера *Нью-Зиленд (New Zealand)* и *Инвинсибл (Invincible)* находились в р. Хэмбер, чтобы поддержать британские крейсера и легкие корабли.

К концу августа трудности для британского флота начали увеличиваться; 21 августа бельгийцы поспешно оставили Остэнде ввиду быстрого продвижения немцев и ожидался скорый захват этого пункта германской конницей. 22 августа к.-адм. Крисчьен получил приказ провести перед Остэнде демонстрацию с 3 старыми броненосными крейсерами и отрядом эскадренных миноносцев; он высадил десант и произвел разведку Остэнде, но было ясно, что этот пункт невозможно удержать без соответствующих сухопутных войск, которых не имелось. 23 августа произошел бой у Монса (Mons) и началось быстрое отступление всего левого крыла союзников, так что над всеми базами Английского канала нависла опасность.

До этого момента германская война на измор причинила англичанам потери только одного корабля *Эмфион*, тогда как немцы потеряли 2 подводные лодки и 1 вспомогательный минный заградитель.

●

[1] Nordsee, т. I, стр. 82.

Глава 2

Бой у о. Гельголанд.—Силы англичан и их планы.—Дислокация немцев.—Нападение флотилии Тэрвита.—*Фраунлоб* и *Аретьюса*.—Гудэнаф отходит.—Битти вступает в бой.—Гибель *Майнца*, *Ариадны* и *Кёльна*.—Отход англичан.—Тяжелые потери немцев.—Вильгельм II запрещает выходы флота. — Гибель *Патфайндера*. — Гибель *Хелы*. — Потопление *Абукира*, *Хог* и *Кресси* подводной лодкой *U-9*.—Последствия катастрофы.—Англичане минируют Северное море.—Гибель *Хаука*.—Взятие Зеебрюгге немцами.—Гибель четырех германских эскадренных миноносцев.

28 августа 1914 г. произошел бой у о. Гельголанд. Британские подводные лодки, неся дозор в Гельголандской бухте, добыли подробные сведения о расположении германских легких сил. Британский морской штаб, с целью прикрыть экспедицию в Остэнде, решил произвести поиск британскими крейсерами, эскадренными миноносцами и подводными лодками в надежде отрезать какие-нибудь из германских кораблей, несших дозорную службу. Британские силы, принимавшие участие в этой операции, были организованы таким образом:

1-я эскадра линейных крейсеров (в.-адм. Битти): *Ляйон (Lion)*, *Куин Мэри (Queen Mary)*, *Принсес Роял* (*Princess Royal)* (бортовой залп—восемь 343-*мм* (13,5″) у каждого).

Отряд крейсеров „К“ (к.-адм. Муур): *Инвинсибл*, *Нью-Зиленд* (бортовой залп — восемь 305-*мм*).

7-я крейсерская эскадра (к.-адм. Крисчьен): *Юриэлес (Euryalus)*, *Бакент* (*Bacchante)*, *Кресси* (*Cressy*), *Хог* (*Hogue*), *Абукир* (*Aboukir*) (все — броненосные крейсера, по два 234-*мм* и шесть 152-*мм* орудий в бортовом залпе); *Аметист* (*Amethyst*) (легкий крейсер с шестью 102-*мм* орудиями в бортовом залпе).

1-я эскадра легких крейсеров (коммодор Гудэнаф): *Саутэмптон (Southampton)*, *Бёрминхэм* (*Birmingham*), *Фалмут* (*Falmouth*), *Нотинхэм* (*Nottingham*), *Лоустофт* (*Lowestoft*) (у каждото пять 152-*мм* орудий в бортовом залпе), *Ливерпул* (*Liverpool*) (два 152-*мм* и пять 102-*мм* в бортовом залпе).

Флотилия подводных лодок (коммодор Кийз): эскадренный миноносец *Лерчер* (*Lurcher*) (брейд-вымпел), *Файрдрэйк* (*Firedrake*) (каждый по два 102-*мм* орудия, 32 узла). Подводные лодки *Е-4*, *Е-5*, *Е-6*, *Е-7*, *Е-8*, *Е-9*.

3-я флотилия эскадренных миноносцев (коммодор Тэрвит): *Аретьюса* (*Arethusa*) (флагманский легкий крейсер, 30 узл., шесть 152-*мм* и три 107-*мм* орудий в бортовом залпе). Эскадренные миноносцы: *Лукаут* (*Lookout*), *Лионидас* (*Leonidas*), *Лиджен* (*Legion*), *Ленокс* (*Lennox*), *Ларк* (*Lark*), *Лэнс* (*Lance*), *Линет* (*Linnet*), *Лэндрейл* (*Landrail*), *Лафори* (*Lafory*), *Лауфорд* (*Lawford*), *Луис* (*Louis*), *Лидиард* (*Lydiard*), *Лорел* (*Laurel*), *Либерти* (*Liberty*), *Лизендер* (*Lisander*), *Лаэртес* (*Laertes*) (каждый с тремя 102-*мм* орудиями в бортовом залпе, 30 узл., нефтяное отопление).

1-я флотилия: *Фирлес* (*Fearless*) (легкий крейсер, пять 102-*мм* орудий в бортовом залпе, 25 узл.). Эскадренные миноносцы: *Экирон* (*Acheron*), *Эттэк* (*Attack*), *Хайнд* (*Hind*), *Арчер* (*Archer*), *Эриел* (*Ariel*), *Ферет* (*Ferret*), *Форестер* (*Forester*), *Друид* (*Druid*), *Дифендер* (*Defender*), *Госхок* (*Goshawk*), *Лизард* (*Lizard*), *Лепуинг* (*Lapwing*),

Феникс (*Phoenix*), *Бэджер* (*Badger*), *Бивер* (*Beaver*), *Джекел* (*Jackal*), *Сендфлай* (*Sandfly*) (последние четыре были приданы отряду крейсеров типа „К“), (каждый из 17 миноносцев по два 102-*мм* орудия, скорость 27—32 узла); *Люсифер* (*Lucifer*), *Люэлин* (*Llewellyn*) (по три 102-*мм* орудия, 30 узл.).

По первоначальному плану подводные лодки *Е-4, Е-5, Е-9* должны были занять позиции к северу и к югу от Гельголанда и выжидать удобного случая для атаки; *Е-6*, *Е-7* и *Е-8* должны были расположиться на некотором расстоянии к западу от Гельголанда и показаться в надводном положении, чтобы вовлечь германские легкие крейсера в преследование в море. 1-я и 3-я флотилии эскадренных миноносцев должны были быть к 4 час. в 25 милях западнее острова Сильт (Sylt) и оттуда направиться к югу до точки, находящейся приблизительно в 12 милях западнее Гельголанда, где они должны были повернуть, построиться в строй фронта и произвести поиск в западном направлении в расчете отрезать значительное число германских легких кораблей. По первоначальному плану в поддержке должны были находиться только 2 линейные крейсера отряда крейсеров „К“ и старые корабли 7-й эскадры крейсеров. Но когда 26 августа план был послан Джеллико, он весьма благоразумно приказал Битти следовать в Гельголандскую бухту с 1-й эскадрой линейных крейсеров и послал с ним еще эскадру легких крейсеров.

В качестве дальнейшего обеспечения 28 августа Джеллико вышел со всем Гранд-Флитом в точку в 100 милях к юго-востоку от Оркнейских островов. Ввиду того что намеченный поиск мог привести к генеральному бою, благоразумнее было бы продвинуть Гранд-Флит гораздо ближе к району предполагаемых действий. Когда Джеллико отдал соответствующие приказы, Тэрвит и Кийз уже ушли к Гельголанду и не были осведомлены о них — один из многих примеров неудовлетворительной работы штаба в начале войны. В результате британские эскадренные миноносцы и подводные лодки могли принять корабли Битти и Гудэнафа за неприятельские и атаковать их.

В этой части германского побережья в 9 ч. 30 м. была малая вода (отлив); это означало невозможность выхода в море для германских больших кораблей в течение утра. День был тихий, дул очень слабый северо-западный ветер и стояла порядочная мгла; видимость для воздушных сил вблизи от поверхности воды не превышала 4 миль, а временами становилась меньше. Вследствие таких условий бой принял форму отдельных разрозненных столкновений, не согласованных между собой. Хотя вечером 27 августа немцы и получили донесение о появлении британского эскадренного миноносца в виду Тесселя (Texel), однако они были захвачены врасплох.

На заре 9 новых германских эскадренных миноносцев 1-й флотилии (30—32 узла, два 88-*мм* орудия) находились в дозоре в 35 милях от плавучего маяка Эльба (Elbe); дозор поддерживали крейсера *Хела* (*Hela*), *Штетин* (*Stettin*) [1] и *Фрауилоб* (*Frauenlob*) [2], находившейся в квадрате в 15 милях от того же маяка. В Гельголандской гавани находилась 5-я флотилия эскадренных миноносцев из 10 кораблей (два 88-*мм* орудия, 32 узла) и 8 подводных лодок, из которых только 2 были в полной готовности. В устье р. Везер (Weser) находился старый

[1] Пять 105-*мм* орудий в бортовом залпе, 24 узла.
[2] Пять 105-*мм* орудий в бортовом залпе, 21 узел.

легкий крейсер *Ариадна (Ariadne)* [1], а в устье р. Эмс (Ems)—новый легкий крейсер *Майнц (Mainz)* [2]. Все германские линейные крейсера и линейные корабли находились в порту и до прилива не могли выйти оттуда. Легкие крейсера *Кёльн* (*Cöln*) (флагманский корабль командующего торпедными флотилиями к.-адм. Масса), *Штрасбург* и *Штральзунд* [3] были в Вильхельмсхафене, где *Кёльн* грузился углем. Благодаря своему малому углублению, они могли выйти в море независимо от уровня прилива.

Около 5 час. в германский эскадренный миноносец *G-194* чуть не попали 2 торпеды, выпущенные подводной лодкой *E-7*. Он донес об атаке командующему германскими крейсерами к.-адм. Хипперу, который немедленно выслал самолеты на поиски лодки и приказал Массу двинуть 5-ю флотилию эскадренных миноносцев для ее преследования.

Следующее важное событие произошло около 7 час. *G-194* увидел крейсер *Аретьюсу* и 4 эскадренные миноносца, быстро шедшие с северо-запада; эти корабли погнались за *G-194* и обстреляли его. *G-196*, находившийся в линии дозора правее *G-194*, также заметил британские эскадренные миноносцы и поднял тревогу. Немного позже *V-187*, находившийся в линии дозора левее *G-194*, донес, что видит вблизи 2 британских крейсера, а немного погодя послал радио-донесение о том, что появилось еще 2 британских крейсера [4]. При передаче всех донесений *Кёльну* произошла значительная задержка, а в это время германские эскадренные миноносцы вступили в жаркий бой с превосходными силами англичан, состоявшими, по подсчету первых, из 2—4 крейсеров и 20 эскадренных миноносцев, которые прорвали линию дозора.

Перед этими превосходными британскими силами, состоявшими из крейсеров *Аретьюса*, *Фирлес* и 2 сильных флотилий эскадренных миноносцев, германские эскадренные миноносцы повернули и стали отходить к Гельголанду. Хиппер приказал крейсерам *Штетин* и *Фраунлоб* с готовыми к действию подводными лодками итти на помощь эскадренным миноносцам; только 2 лодки могли сразу выйти в море, но они не приняли участия в бою. На береговых батареях Гельголанда и Вангероога (Wangeroog) у устья з. Яде, услышав грохот стрельбы, вызвали людей к орудиям, и все германские легкие крейсера изготовились к выходу; линейные крейсера *Зейдлиц* (*Seydlitz*), *Мольтке* (*Moltke*), *Фон-дер-Танн* (*Von-der-Tann*) и броненосный крейсер *Блюхер* (*Blücher*) также готовились выйти в море, как только позволит прилив.

Два британских легких крейсера и британские эскадренные миноносцы настойчиво преследовали отступавшие германские эскадренные миноносцы 1-й и 5-й флотилий, стреляя по ним с дальних дистанций и ведя бой на параллельных курсах. *S-13* и *V-1* начали отставать и подали сигнал, что не могут держать скорость. *V-1* получил 2 попадания, и его скорость упала до 20 узл., но в то время, как он уже должен был погибнуть под огнем англичан, в 7 ч. 58 м. появился крейсер *Штетин*. Это вмешательство спасло 5-ю флотилию, и когда германские эскадренные миноносцы вышли из-под ударов англичан, *Ште-*

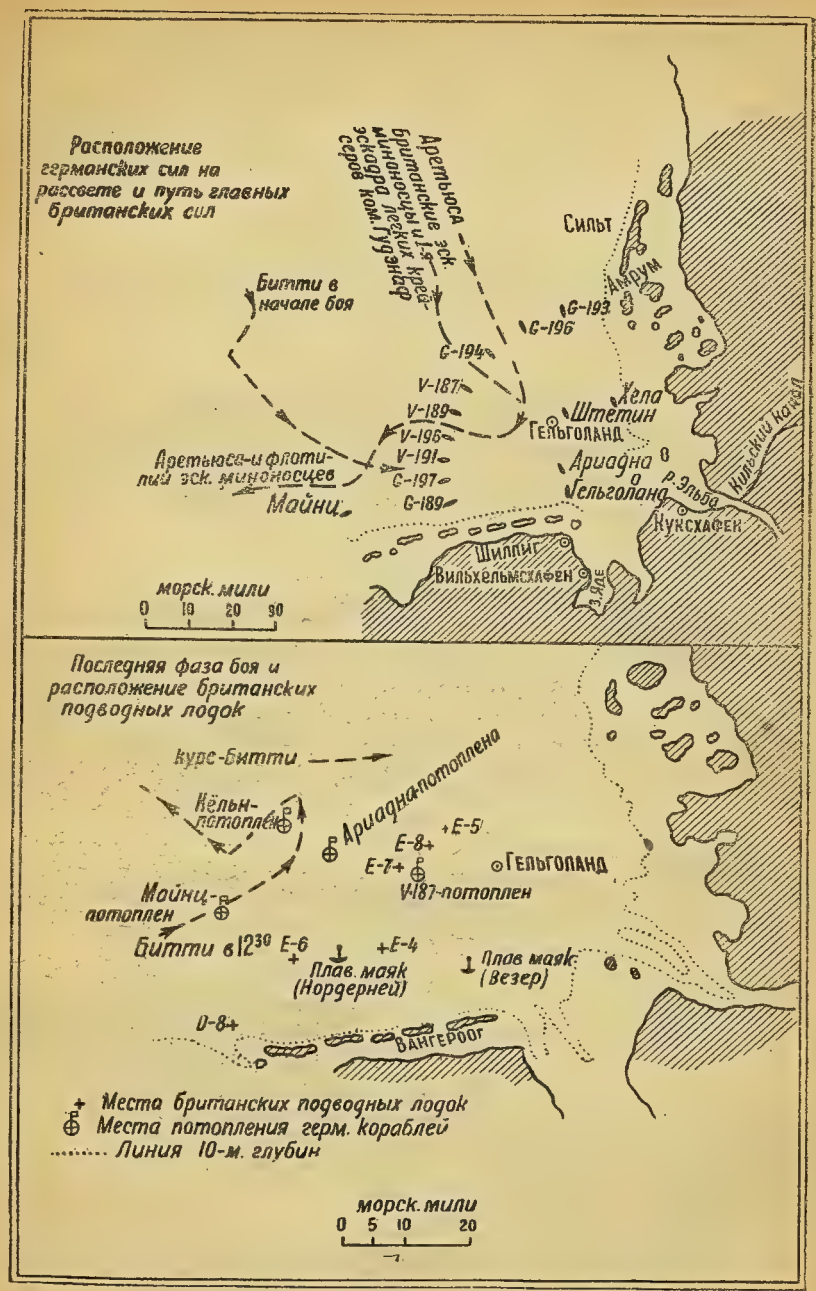
---

[1] Пять 105-*мм* орудий в бортовом залпе, 21 узел.

[2] Каждый по шесть 105-*мм* орудий в бортовом залпе, 27 узлов.

[3] Каждый по шесть 105-*мм* орудий в бортовом залпе, 27 узлов.

[4] Вероятно это были *Нотингэм* и *Лоустофт*, высланные Гудэнафом на поддержку эскадренных миноносцев.



Карта 1. Бой у Гельголанда 28 августа 1914 г.

тин отошел под прикрытие батарей Гельголанда. Германские источники утверждают, что целью этого отхода было выиграть время для подъема паров, так как, когда появились англичане, не во всех топках был огонь. Он получил только незначительные повреждения — попадание одним снарядом, убившим и ранившим 7 чел.

Британские легкие крейсера и эскадренные миноносцы подошли теперь близко к Гельголанду и по пути встретили несколько слабых, старых миноносцев 3-го дивизиона траления. По одному из этих кораблей — *D-8*—было выпущено 600 снарядов, и он потерял 13 чел. убитыми и 20 ранеными. Другой миноносец этого дивизиона *Т-33* получил попадание в машинное отделение и был серьезно поврежден. Снова германские малые корабли были спасены благодаря смелому вмешательству своих крейсеров. Старый корабль *Фраунлоб* вскоре после 8 час. увидел крейсер *Аретьюсу* и открыл по нему огонь с дистанции 30 каб. (ок. $5^1/_2$ *км*). *Аретьюса* несомненно была более сильным кораблем, совершенно новым и вооруженным гораздо более мощной артиллерией, но она была только что укомплектована личным составом и поэтому находилась до известной степени в невыгодных условиях. Столкновение между этими двумя легкими крейсерами не дало решительных результатов; но *Аретьюса* получила не меньше 25 попаданий[1], и временами на ней из всех орудий действовала только одна 152-*мм* пушка. По германским источникам она отошла; но более вероятно, что бой был прерван крейсером *Фраунлоб*, который получил одно тяжелое попадание в боевую рубку.

Во время этого боя *Фирлес* и эскадренные миноносцы 1-й флотилии заметили эскадренный миноносец *V-187*, шедший к Гельголанду, и атаковали его. Увидев себя отрезанным от Гельголанда, германский эскадренный миноносец стал полным ходом уходить к устью з. Яде и уже ушел от британских эскадренных миноносцев, когда в 8 ч. 45 м. он наткнулся на 2 четырехтрубных крейсера и принял их за *Штрасбург* и *Штральзунд*, которые оба входили в состав Флота Открытого моря. Он ошибочно принял их сигнал за германский опознательный, и этим 2 крейсерам (это были британские легкие крейсера *Нотинхэм* и *Лоустофт*, выделенные Гудэнафом на поддержку британских эскадренных миноносцев) удалось сблизиться с *V-187* на расстояние 20 каб. (3 658 *м*), на котором действие их 152-*мм* орудий было убийственным.

Германский эскадренный миноносец делал безнадежные попытки ускользнуть, но когда он пробовал уйти обратным курсом, то увидел на своем пути эскадренные миноносцы 1-й флотилии. Он получил несколько попаданий, и в 9 час. его командир приказал затопить миноносец; корабль пошел ко дну с развевающимся флагом, все еще продолжая стрелять. Из 90 чел. его личного состава 24 чел. было убито, 14 чел. ранено и 33 чел. нераненых взято в плен. В то время как британские корабли подбирали немцев, появился *Штетин* и, очевидно не зная, что происходит, открыл огонь. Британские крейсера исчезли в тумане и дыму, и эскадренным миноносцам, которые остались одни, пришлось отойти, бросив 2 шлюпки с пленными, среди которых было много раненых. В это время появилась британская подводная лодка *Е-4*, отогнала *Штетин*, пойдя на него в атаку, при которой последний чуть не был

[1] Knight „The Harwich Naval Forces“ (Найт „Харвичские морские силы“), стр. 31.

потоплен, после чего, поднявшись на поверхность, сняла англичан с покинутых шлюпок, оставив в них немцев, которых снабдила пищей и водой, и прежде, чем опять уйти под воду, указала им их место и нужный курс.

Первый этап боя закончился; весь урон, причиненный англичанами немцам, выразился в одном эскадренном миноносце. Прежде чем отойти на запад, британские эскадренные миноносцы собрались и перестроились, в то время как *Аретьюса* исправляла повреждения, значительно снижавшие ее ход. Незадолго перед этим Кийз, командовавший подводными лодками, увидел 4 четырехтрубных крейсера Гудэнафа и, так же как *V-187*, ошибочно принял 2 из них за германские корабли, так как не знал, что 1-я эскадра легких крейсеров должна действовать совместно с ним. Он подал сигнал о помощи, и Тэрвит, получив его, немедленно повернул на восток на помощь Кийзу. В конце концов к 10 час. ошибка выяснилась, Кийз и Гудэнаф опознали друг друга и договорились. Было решено, что Гудэнаф уведет свои корабли и освободит район боя для британских подводных лодок [1]. Один из британских крейсеров уже пытался таранить подводную лодку *Е-6*, приняв ее за германскую, и она избежала гибели только потому, что быстро нырнула под корабль.

Тэрвит находился на опасной позиции недалеко к западу от Гельголанда, когда в 10 ч. 55 м. германский крейсер *Штрасбург* вышел из тумана и немедленно атаковал англичан. Немцы ошибочно приняли *Аретьюсу* и *Фирлес* за 2 более сильно вооруженные крейсера типа „городов" („town class") и открыли по ним огонь с дальней дистанции, что может быть было счастьем для англичан, так как *Штрасбург* был очень сильный новый корабль. В тумане и в дыму они обменялись наугад несколькими залпами, прежде чем эскадренные миноносцы торпедной атакой заставили *Штрасбург* отойти. Он появился вторично и снова скрылся; во время второй атаки Тэрвит запросил о помощи Битти. Битти, получив этот призыв, прежде всего приказал Гудэнафу с крейсерами *Саутэмитон, Берминхэм, Фалмот* и *Ливерпул* итти на помощь Тэрвиту, а затем решил сам вести в район боя линейные крейсера. Это решение было удачным, так как германские легкие крейсера выходили из своих баз, и положение британских легких флотилий становилось опасным.

В 11 ч. 30 м. *Майнц*, шедший из устья р. Эмс, увидел *Аретьюсу, Фирлес* и британские эскадренные миноносцы и открыл по ним огонь. В то время как он вел с ними бой, подошли сильные легкие крейсера Гудэнафа, присоединившиеся к противникам *Майнца*, что сделало его положение безнадежным. У него заклинило руль, повидимому,—в результате попадания снаряда с одного из британских эскадренных миноносцев, и он начал описывать одну циркуляцию за другой. Однако он все еще был боеспособен, и его залпы накрывали эскадренные миноносцы *Либерти, Лаэртес, Лорел*, причем был убит командир *Либерти*. В свою очередь *Майнц* получил в середину левого борта попадание торпедой с одного из этих эскадренных миноносцев. В безнадежном положении, потерявший способность управляться, служа мишенью для многочисленных

[1] Nordsee, т. II, стр. 18—19. Как в британском, так и в германском флоте пришли к заключению, что совместные действия надводных кораблей и подводных лодок трудны и опасны в присутствии подводных лодок противника.

британских орудий, он был так сильно поврежден, что командир его отдал приказание затопить корабль. Но он еще оставался на плаву до 12 ч. 30 м., когда появился Битти со своими линейными крейсерами, и только после 13 час. он затонул. Из его команды 348 чел. было подобрано англичанами и взято в плен.

Битти с линейными крейсерами и легкими крейсерами Гудэнафа прошли дальше на восток внутрь Гельголандской бухты и наткнулись на германский легкий крейсер *Кёльн*. Он только что появился из тумана и атаковал *Аретьюсу* и 3-ю флотилию эскадренных миноносцев. В 12 ч. 37 м. линейные крейсера открыли по нему огонь и нанесли ему такие повреждения, что его радиостанция замолчала, и он стал уходить, стараясь скрыться в тумане. На несколько минут внимание англичан было отвлечено старым крейсером *Ариадна*, который шел на выстрелы и теперь показался в виду линейных крейсеров; *Ляйон* выпустил 2 залпа на близкой дистанции по *Ариадне*, прежде чем она успела скрыться в дыму и тумане, охваченная жестоким пожаром и беспомощная; однако она оставалась на плаву до 15 ч. 25 м. Покончив таким образом с *Ариадной*, Битти, получив от эскадренных миноносцев ошибочные донесения о том, что немцы разбрасывают плавающие мины, отдал своим крейсерам приказ отходить. По пути из Бухты он в 13 ч. 25 м. снова увидел *Кёльн* и дал по нему еще 2 залпа из своих тяжелых орудий. *Кёльн* сразу пошел ко дну, а англичане, думая, что вблизи находятся подводные лодки, атакующие их, не могли подать помощи его личному составу. Из всего личного состава спасся только один кочегар, он был подобран германским экскадренным миноносцем 2 дня спустя[1]. Британские линейные крейсера дали еще несколько выстрелов на большой дистанции по германским кораблям, встреченным ими в тумане, между прочим по *Штрасбургу* и *Штетину*.

Бой закончился, и в 14 час. англичане уже не видели никого из немцев. В 13 ч. 25 м. командующий германским флотом Ингеноль приказал своим 14 дредноутам как можно скорее разводить пары; его 3 линейные крейсера уже готовились выходить. Ввиду неясности донесений его крейсеров, он оставался в убеждении, что атаковавшие британские силы состоят только из 2 флотилий эскадренных миноносцев и 2, максимум 4, малых крейсеров. И только в 13 ч. 35 м., когда до него дошло донесение со *Штрасбурга* „1-я эскадра линейных крейсеров в квадрате 117е“, обстановка для него выяснилась, и он немедленно отозвал все легкие крейсера. Торпедным флотилиям было приказано готовиться к действиям с наступлением темноты. Отход англичан происходил без происшествий, хотя повреждения *Аретьюсы* и *Лорела* оказались так серьезны, что крейсерам *Хог* и *Аметист* пришлось взять их на буксир.

Англичане потеряли 32 чел. убитыми и 55 ранеными, из них 11 убитых и 16 раненых на *Аретьюсе* и 11 убитых и 12 раненых на *Лореле* и 8 убитых и 10 раненых на *Либерти*. По сообщению Адмиралтейства 60 чел. из числа пленных немцев были тяжело раненые. Среди убитых был к.-адм. Масс — первый флагман, погибший во время войны, а среди пленных — один из сыновей Тирпица.

---

[1] Корбетт в труде „Операции английского флота в мировую войну“ (т. I, стр. 133) говорит иначе: „Все возможное для спасения остатков доблестного экипажа было сделано, но напрасно: — посланные без замедления миноносцы смогли поднять из воды лишь одного кочегара“. — *Н. Н.*

Потери немцев

Потоплены	Тонн	Год спуска	Убитых	Раненых	Пленных	Всего
Кёльн	4 280	1909	506	0	0	506
Майнц	4 323	1909	89	—	348	437
Ариадна	2 618	1900	64	62	0	126
V-187	640	1910	24	14	33	71

Другие корабли, участвовавшие в бою	Тонн	Год спуска	Убитых	Раненых	Пленных	Всего
Штетин	3 396	1907	4	14	—	18
Фрауэнлоб	2 672	1902	9	27	—	36
V-1	689	1911	1	2	—	3
T-33	85	1888	2	6	—	8
D-8	350	1890	13	20	—	33
Всего	—	—	712	149	381	1 242

Германское управление в бою было плохим. Было ошибкой посылать в бой легкие крейсера один за другим в туманную погоду против неприятеля неустановленной силы. В результате погибли 3 легких крейсера (из которых 2 были превосходные корабли) и 1 эскадренный миноносец с тяжелыми потерями для немцев в личном составе, совершенно бесцельно, доказав разве только то, что германские офицеры и матросы умеют храбро сражаться до конца, в чем никто никогда не сомневался.

Германские подводные лодки не принимали участия в этом бою. Хотя большинство британских кораблей доносило о виденных перископах или о том, что они атакованы подводной лодкой, однако германские данные свидетельствуют, что ни одна из лодок в бою не участвовала, а донесения англичан следует или приписать воображению, или отнести к британским же подводным лодкам.

Превосходство англичан было настолько подавляющим, что относительно результатов боя не могло быть никаких сомнений. В этом бою британские эскадренные миноносцы убедились, что малый крейсер имеет большое преимущество даже перед значительным числом больших эскадренных миноносцев, так как представляет собой более устойчивую платформу и обладает лучшей системой и приборами управления огнем. Секрет успеха англичан следует искать в том обстоятельстве, что их силы были определены немцами только постепенно, а не с самого начала. Немцы отметили, что вооружение британских эскадренных миноносцев гораздо сильнее, чем германских, хотя плохие боевые запасы и неразрывавшиеся снаряды снижали действительность их огня. В отношении торпедной тактики британские миноносцы, по мнению немцев, оказались не на высоте[1].

Тирпиц осуждал германское командование за то, что немедленно по получении донесений о появлении англичан весь германский флот не получил приказаний выйти в море. Это было бы безусловно правильным

[1] Nordsee, т. II, стр. 91. Тирпиц указывает на неудачу английских торпедных атак, как на доказательство плохой подготовки личного состава.

решением, если бы позволил прилив (чего не было). Выход флота не обязательно повлек бы за собой нарушение запрещения императора вступать в генеральный бой с Гранд-Флитом, так как германский флот, находясь в непосредственной близости от своих укрепленных баз, имел возможность не вступать в бой, если бы у англичан оказались превосходные силы. По мнению Вильгельма II, высказанному им начальнику морского генерального штаба Полю, германский флот стал излишне бесстечен в результате недостатка активности англичан. Он приказал принять меры для предупреждения повторения такого внезапного нападения и запретил флоту выходить и даже высылать крейсера без его разрешения. Германское командование стало шире применять авиацию для дозорной службы и защитило внутренние воды бухты минными полями; эти меры оказались весьма действительными.

Вторичное запрещение императором выходов флота приостановило деятельность Флота Открытого моря до тех пор, пока перевозка британских войск из доминионов и Индии не приняла больших размеров. Это запрещение лишало германские крейсера в отдаленных водах той поддержки, которую германский флот з водах метрополии мог бы оказать им только путем энергичных действий против британской морской торговли или против британского флота и без которой эти крейсера неминуемо должны были быть настигнуты и уничтожены. История морской войны показала, что без такой поддержки крейсера и миноносцы не могут достигнуть больших результатов. На германский флот бой произвел удручающее впечатление. Офицеры и матросы чувствовали, что погибшими крейсерами рискнули без нужды и не оказали им должной поддержки. Однако в конечном счете поражение немцев объясняется главным образом „чрезмерным наступательным“ духом, который был развит в германском флоте и который спустя несколько недель привел к подобной же участи в британском флоте Крэдока и его крейсера.

У англичан после боя происходили постоянные тревоги из-за мнимого появления подводных лодок, в том числе одной у Скапа-Флау 1 сентября. Вблизи не было ни одной германской подводной лодки, но тем не менее весь Гранд-Флит получил приказание поднять пары и выйти в море, так сильно было чувство неуверенности на этой открытой якорной стоянке, и в тумане корабли Джеллико вышли в Пэнтлэнд Ферт. Главные силы флота оставались в море до 5 сентября, когда дредноуты линейных эскадр пошли грузиться углем в Лох-Ю (Loch Ewe). Тем временем принимались меры для того, чтобы закрыть все входы в Скапа-Флау, исключая Хокса Саунд (Hoxa Sound) и Хой Саунд (Hoy Sound), но еще в течение нескольких недель Скапа-Флау нельзя было считать хотя бы удовлетворительной в смысле безопасности базой. В начале сентября британскими линейными и легкими крейсерами было предпринято плавание к Скагерраку, во время которого германских кораблей замечено не было. 5 сентября британский легкий крейсер *Патфайндер (Pathfinder)* (2 800 *т*, 25 узлов, пять 102-*мм* орудий в бортовом залпе) был потоплен подводной лодкой *U-21* (Херзинг) около Фирт ов Форта; это был первый надводный корабль, потопленный во время войны подводной лодкой. *Патфайндер* находился в дозоре вместе с 8-й флотилией эскадренных миноносцев, когда в 16 ч. 45 м. Херзинг попал в него торпедой, которая очевидно вызвала взрыв погребов крейсера, так как он сразу же пошел ко дну после сильнейшего взрыва. Из его команды

259 человек погибло и 16 было ранено. После этой неудачи предпринятые англичанами меры предосторожности против подводных лодок в районе Фирт ов Форта были более успешны и дальнейших значительных потерь надводных кораблей в течение войны там уже не было.

В качестве некоторой защиты дредноутов флота от мин в Скапа-Флау были приведены старые линейные корабли 6-й эскадры линейных кораблей, которые при выходе в море по непротраленным водам шли впереди дредноутов. По этой причине они были прозваны „mine bumping squadron“ („миннотолкательная“ эскадра). Она состояла из линейных кораблей *Рэссел* (*Russel*), *Албемарл* (*Albemarle*) и *Эксмоут* (*Exmouth*) и была отозвана в ноябре 1914 г. для службы в Английском канале.

8—10 сентября для прикрытия перевозки 6-й дивизии во Францию Гранд-Флит с Харвичскими флотилиями произвел большой поиск в Северном море, но германские надводные корабли не выходили, и произошло только несколько столкновений между подводными лодками обоих флотов. 12 сентября германский флот в первый раз с начала войны проводил боевые учения в Северном море, так как Ингеноль предполагал, что плохая погода помешает действиям британских подводных лодок.

Однако на следующее утро (13 сентября) в старый крейсер *Хела* (2 000 *т*, постр. 1895 г., два 88-*мм* орудия в бортовом залпе), который возвращался из дозора, подводной лодкой *Е-9* было пущено близ Гельголанда 2 торпеды, из которых вторая попала в крейсер и потопила его в 25 минут. Вся его команда, за исключением 10 чел., была спасена; неприятным открытием была меньшая действительность британских торпед по сравнению с германскими. Атака подводной лодки *Е-9*, проведенная с удивительным искусством и смелостью, заставила германский штаб отправлять по очереди свои эскадры линейных кораблей для боевых учений в Балтийском море; это привело к такому ослаблению Флота Открытого моря, что ему нечего было и думать о бое. Его образ действий сделался совершенно пассивным.

В результате различных германских миннозаградительных операций 3 сентября в открытом море была уничтожена старая британская торпедно-канонерская лодка *Спиди* (*Speedy*), причем англичане потеряли 1 человека убитым и 2 ранеными, но эти минные поля были использованы Адмиралтейством для защиты устьев р. Хэмбер и р. Тайн и, после того как их положение было определено, беспокойства больше не причиняли.

22 сентября британский флот перенес одну из величайших катастроф за всю войну. Рано утром в этот день старые броненосные крейсера *Абукир, Хог и Кресси* несли дозор между британскими минными полями перед устьем Темзы и голландским берегом и шли 10-узловым ходом на 2-мильных интервалах, без зигзагов и без завесы из эскадренных миноносцев. Погода была так плоха, что эскадренные миноносцы, которые должны были находиться при них, были вынуждены возвратиться в базу.

За 4 дня до того Чёрчил, весьма обеспокоенный тем, что он слышал об этом злополучном отряде, который в Гранд-Флите получил прозвище „эскадры-приманки“ („the live bait squdron“), дал записку с распоряжением о том, что большие крейсера не следует держать в этом

районе, так как риск ничем не оправдывается. Но штаб работал так медленно, что крейсера не были отозваны, и в результате произошла страшная катастрофа. Эти крейсера несколько дней подряд несли дозор в одном районе, так что немцы имели полную возможность определить их положение.

Первые известия о катастрофе были получены радиостанцией Адмиралтейства, которая приняла все время повторявшееся сообщение: „*Абукир*, *Хог* тонут“ в точке приблизительно в 30 милях к западу от Имуйдена (Imuiden).

В 6 ч. 30 м., когда 3 броненосных крейсера находились в дозоре, произошел сильнейший взрыв у правого борта *Абукира*, и он начал тонуть. Подводных лодок не было видно, и сначала предположили, что *Абукир* наткнулся на мину. В то время еще не был отдан приказ, запрещавший британским кораблям приближаться к тонущим товарищам, когда подозревалось присутствие подводной лодки, и *Хог* пошел на помощь *Абукиру*, но сам тотчас же был подорван 2 торпедами. *Абукир* пошел ко дну через 25 минут после попадания, *Хог* — через 10. *Кресси* не ушел (что было бы единственно правильным образом действий), а оставался неподвижным, оказывая помощь находившимся в воде; как только он дал ход, в него попала сначала одна торпеда и вслед за ней — вторая; он перевернулся и вскоре пошел ко дну. Эта успешная атака была произведена подводной лодкой *U-9* (Отто Веддиген) водоизмещением в 500 *т* с командой в 28 чел., вооруженной 2 носовыми, 2 кормовыми торпедными 457-*мм* аппаратами и 6 торпедами. В своем донесении Веддиген отмечает, как большие британские корабли один за другим подставляли себя под его удары. Это было самое замечательное деяние подводной лодки во время войны, но оно было совершено благодаря неправильным действиям англичан, плохой тактике и грубым промахам Штаба. В результате погибло 62 офицера и 1 397 человек команды; 60 офицеров и 777 матросов были спасены, причем многие из них благодаря выдающемуся мужеству командного состава и матросов голландских пароходов *Флора (Flora)* и *Титан (Titan)*. Германская официальная история не без оснований критикует небрежность англичан.

28 офицеров и 258 матросов, подобранных голландским пароходом *Флора*, были высажены в Голландии. Им было разрешено вернуться в Англию на основании 10-й Гаагской конвенции, которая предусматривает, что враждебный корабль может потребовать сдачи спасенных офицеров и команды, находящихся на борту нейтрального торгового судна, но не требует от нейтральных государств того, чего не сделала сама воюющая сторона[1]. *U-9* могла бы потребовать, чтобы *Флора* доставила англичан в германский порт, но так как она этого не сделала, то они смогли принимать дальнейшее участие в войне. Большая часть длинного списка погибших были семейные, призванные из запаса.

После гибели этих кораблей в британском флоте были изданы инструкции относительно образа действий в подобных случаях. С этих пор спасение людей стало обязанностью мелких кораблей — тральщиков или эскадренных миноносцев, которые почти неизменно сопровождали большие корабли в опасных водах. Может быть справедливо, что только опыт и опыт такой печальный, какой был получен при этой катастрофе,

---

[1] Hall „Law of Naval Warfare“ (Хол „Право морской войны“), стр. 176.

мог показать весь риск, связанный с проявлением верности своему боевому товарищу. Очень возможно, что если бы большой германский корабль был потоплен в присутствии своих товарищей, то они поступили бы также благородно, как злосчастные *Абукир* и *Кресси*[1]. Командир *Кресси* капитан Джонсон заплатил жизнью за свою человечность. Следственная комиссия вынесла порицание старшему из командиров — командиру *Абукира* Дрэмонду за недостаточно точное выполнение инструкций Адмиралтейства, но признала, что его ошибка полностью искупается его поведением после катастрофы.

Катастрофа имела важные последствия. Она несомненно способствовала разработке немцами плана подводной войны в широком масштабе и послужила решительным толчком к усилению постройки подводных лодок. Она побудила германский народ нетерпеливо настаивать на отмене всех ограничений подводной войны и исполнила его преувеличенными надеждами на результаты, которых следовало от нее ожидать.

Подобный удар более никогда не повторялся, и при лучшей организации и большей инициативе со стороны указанных офицеров он вообще был бы невозможен.

В то время в британском флоте было распространено мнение, что в атаке принимало участие несколько совместно действовавших лодок и что им помогали нейтральные рыболовные суда или германские корабли под нейтральным флагом. Для такого предположения не было достаточных оснований, хотя действительно невдалеке от места гибели несчастных крейсеров находились несколько голландских рыболовных судов. Скорость, с которой крейсера пошли ко дну, была неприятным фактом, и тем более неприятным, что все водонепроницаемые двери были задраены. Их гибель определенно доказала, что старые корабли эпохи, предшествовавшей появлению дредноутов, совершенно неспособны противостоять торпедным попаданиям без специальных защитных приспособлений в виде противоминных наделок (bulge), которыми впоследствии были снабжены некоторые из них. Эти наделки представляли собой систему небольших отделений, заполненных воздухом или поглощающим удары веществом; они находились на уровне ватерлинии и ниже ее и за время войны вполне обеспечивали от разрушительного действия мин или торпед.

Потеря крейсеров заставила Адмиралтейство изменить систему защиты пути сообщения с Францией; было решено поставить большие минные заграждения на протяжении от Гудвинских банок (Goodwins) до бельгийского побережья у Остэнде. Это решение было сообщено нейтральным державам 2 октября, и так как они не протестовали против минирования открытых вод Северного моря немцами, то у них не было причин возражать. Проход для торговых судов был оставлен только у побережья графства Кент (Kent). 1 октября нейтральным рыболовным судам было запрещено находиться в британских портах восточного побережья и в западной части Северного моря.

Защита, которую давали эти минные поля, была в значительной мере воображаемой; в шутку говорили, что мины взрываются только в тех случаях, когда на них попадает британское судно; их было слишком мало, и конструкция их была слишком неудачной для того, чтобы испугать противника, кроме, разве, чрезвычайно осторожного. Вначале немцы все

[1] Churchill World Crisis (Чёрчил, „Мировой кризис"), стр. 325.

же опасались этих заграждений. Южная часть Северного моря стала совершенно свободна от больших британских кораблей, и германские легкие и линейные крейсера имели полную возможность наносить удары по коммуникациям Великобритании с Францией, чего они однако совершенно не использовали. В этот период в германском штабе обсуждались, правда, различные наступательные операции, но они должны были быть направлены против британских сил, охранявших северный вход в Северное море, и их предполагалось осуществить только по вступлении в войну Турции и после того, как сухопутные операции примут более благоприятный оборот [1].

Среди этих проектов надо отметить удар по британскому северному дозору германскими крейсерами и линейными крейсерами при поддержке 4 линейных кораблей типа *Кайзер* (*Kaiser*) (новейшие дредноуты) совместно с подводными лодками у британских баз. И британское и германское командование понимало, что нельзя достигнуть даже частного успеха, не рискуя всеми наличными силами. Как во время действий под Порт-Артуром, так и здесь каждая операция могла потребовать постепенного вовлечения все больших и бо́льших сил вплоть до главных сил флота. Германское же правительство все еще оставалось при убеждении, что главные силы германского флота должны быть удержаны для последующих задач, и 25 сентября кайзер отдал приказ в этом смысле.

17 сентября на британском флоте состоялось совещание в Лох-Ю; Чёрчил, ряд офицеров штаба, адм. Джеллико и другие флагманы обсуждали вопрос о бомбардировке Гельголанда, которую предполагалось произвести с помощью старых линейных кораблей под прикрытием современных кораблей Гранд-Флита. План был отвергнут, как неосуществимый, и, имея в виду весь опыт морской войны, это решение необходимо признать правильным. Против чрезвычайно мощных германских укреплений было бы невозможно применить единственно целесообразный способ нападения — навесный огонь крупных гаубиц или пушек. Обсуждался также и тоже был отвергнут план похода в Балтику, так как до его осуществления необходимо было обезвредить германский флот в Северном море. Он же уклонялся от генерального сражения, а мин для его заблокирования не было. Таким образом положение в Северном море продолжало оставаться напряженным.

По возвращении Чёрчиля с совещания флотом была произведена операция, представляющая некоторый интерес; небольшой отряд, состоявший преимущественно из морской пехоты, высадившись 20 сентября у Дюнкерка, произвел демонстрацию против германского фланга и тыловых сообщений. Командовал им бригадный генерал Эстон. Отряд был слишком малочислен для того, чтобы произвести необходимый эффект (1 500 чел., одна половина—рекруты, вторая—пожилые резервисты). Однако некоторое беспокойство германскому командованию он все же причинил. Лорд Робертс предполагал послать туда 4 (или больше) территориальных дивизии, но об его плане вежливо промолчали.

Только что были поставлены новые британские минные заграждения, как оказалось необходимым протралить в них проход к Зеебрюгге в связи с британским планом помощи Антверпену; на этом деле погибло 2 британских тральщика, с которых никто не спасся.

---

[1] Nordsee, т. II, стр. 90, 93.

6 октября подводная лодка *E-9* одержала свою вторую победу, попав торпедой в старый германский эскадренный миноносец *S-116*. Корабль был переломлен взрывом пополам и пошел ко дну; погибло 9 человек, 55 было спасено. 9 дней спустя, 15 октября, в 10 ч. 30 м., Веддиген на *U-9* потопил старый британский бронепалубный крейсер *Хаук* (*Hawke*) (1891 г., 7 350 *т*), находившийся в дозоре в Северном море в составе 10-й эскадры крейсеров. Он сразу же пошел ко дну, причем погибло 525 чел. офицеров и команды. 21 чел. были подобраны близ места катастрофы, а 49 чел., спасшихся на шлюпке, подобрал норвежский пароход. В то же утро другая подводная лодка, *U-17*, атаковала крейсер той же эскадры *Тизиос* (*Theseus*) и чуть не попала в него. Крейсер уклонился от торпеды крутым поворотом. На 10-й эскадре принимались все предосторожности, так как гибель крейсера *Хаук* произвела сильное впечатление; правда, как раз перед попаданием он остановился для приема почты, что несомненно содействовало успеху атаки.

На следующее утро *U-9*, находясь к востоку от Скапа-Флау, смело атаковала группу из 4 британских эскадренных миноносцев и пустила торпеду в эскадренный миноносец *Эларм* (*Alarm*), который уклонился резким поворотом. *Нимф* (*Nymphe*) попытался таранить лодку, но Веддиген, быстро нырнув, избег повреждения. Вслед за тем командование Гранд-Флита было встревожено сообщением, будто германскую подводную лодку видели внутри Скапа-Флау. Это было чистое воображение, но нападения на крейсера и эскадренные миноносцы показали опасность положения, и Джеллико решил в глубокой тайне перевести Гранд-Флит в менее открытую базу, например на один из рейдов западного побережья Шотландии или в Лох Суилли (Lough Swilly), пока не будут осуществлены меры противолодочной обороны в Скапа-Флау. В результате этого переноса базирования Северное море осталось открытым и, будь немцы более предприимчивы, они могли бы нанести основательные удары по британскому побережью и по в высшей степени уязвимому скоплению судов в Дувре. Последнему уже угрожали германские подводные лодки, прорывавшиеся в Канал, несмотря на британские минные заграждения. Уход Гранд-Флита на юго-запад 17 октября сопровождался любопытным эпизодом; подводная лодка *U-20*, шедшая из Канала кружным северным путем, увидела у Бэт-ов-Люис (Butt of Lewis) 4 больших британских корабля, шедших большим ходом без охраны эскадренных миноносцев, и командир лодки был так поражен этим зрелищем, что не атаковал их.

На суше продолжались неудачи. 16 октября Зеебрюгге был занят немцами, которые таким образом получили прекрасную и хорошо оборудованную гавань вблизи Канала. Показательна неспособность французского командования оценить значение этого пункта с морской точки зрения; без преувеличения можно сказать, что потеря Зеебрюгге чуть-чуть не привела к проигрышу войны на море союзниками; это было наиболее пагубным последствием „плана № 17“.

Немцы решили немедленно поставить минные поля в заливе Даунс (Downs) и у устья Темзы и 17 октября отправили из р. Эмс 4 старых эскадренных миноносца *S-119, S-115, S-117* и *S-118* (каждый по 413 *т*, 56 чел. команды, три 50-*мм* пушки и два пулемета). Теперь в случае необходимости они могли отходить в Зеебрюгге.

Британский штаб уже обнаружил признаки этого передвижения, и к берегам Голландии был послан новый легкий крейсер *Ондаунтэд*

(Undawnted), однотипный с *Аретьюсой* (30 узл., два 152-*мм* и три 102-*мм* орудий в бортовом залпе), с эскадренными миноносцами *Лэнс*, *Лэнокс*, *Лиджен* и *Лоял* (30 узл., три 102-*мм* орудия). В 14 час. англичане увидели немцев и обрушились на них. Старые германские миноносцы были быстро настигнуты и после храброго сопротивления превосходным силам потоплены один за другим с тяжелыми потерями.

В 16 ч. 30 м. неравный бой был закончен. Англичане потеряли 1 убитым и 4 ранеными. Немцы потеряли убитыми и потонувшими 244 чел. и пленными 31 чел., из которых 1 сейчас же умер от ран. С такими слабыми силами не следовало рисковать вступать в бой с сильной британской флотилией. Полученный удар, очевидно, отбил у германского командования охоту предпринимать дальнейшие атаки надводных кораблей в южной части Северного моря в это критическое для англичан время.

Рано утром на следующий день, 18 октября, британские военные корабли захватили пароход *Офелию*, шедший под флагом Красного креста. Она была послана из Гельголанда подобрать оставшихся в живых с германских эскадренных миноносцев. Призовой суд утвердил ее захват, ввиду того что судно пользовалось шифром, его офицеры уничтожили бумаги и документы, когда на нем появились англичане; на нем отсутствовало госпитальное оборудование и было найдено 1 220 ракет Вери, которые могли служить только для сигнализации[1]. Германская официальная история заявляет, что британские госпитальные суда также пользовались шифрами и имели такое же снаряжение, но это было справедливо лишь в отношении последнего периода войны, когда немцы стали намеренно топить госпитальные суда, ввиду чего не было больше смысла соблюдать ограничения.

---

[1] Hall „Law of Naval Warfare“ (Хол „Право морской войны“), стр. 108.

Глава 3

Крейсерская эскадра Шпее. — Действия англичан против нее. — Шпее дважды возвращается на Самоа. — Бомбардировка Папити. — *Лейпциг* и *Дрезден*. — Немцы сосредоточивают свои корабли у острова Пасхи. — Приближение Крэдока. — Пагубные ошибки британского штаба. — Проблема управления. — Эскадры в соприкосновении. — Бой у Коронеля. — Меткость огня немцев. — Взрыв на *Гуд Хоуп*. — Гибель *Монмаута*. — Результаты боя. — Причины поражения. — Посылка Фишером линейных крейсеров для уничтожения Шпее. — Скрытные движения Стэрди. — Шпее подходит к Фалкландским островам. — Бой у Фалкландских островов. — Гибель *Шарнгорста* и *Гнейзенау*. — Попадания и повреждения. — Гибель *Лейпцига* и *Нюрнберга*. — Уход *Дрездена* и его гибель в Чилийских водах.

Вне европейских вод Германия располагала в 1914 г. только одним значительным отрядом — крейсерской эскадрой на Дальнем Востоке, находившейся под командой в.-адм. Шпее и базировавшейся на Киао-Чао (Kiaochau). Она состояла из 5 боевых единиц: 2 однотипных броненосных крейсеров: *Шарнгорста* (*Scharnhorst*) и *Гнейзенау* (*Gneisenau*) (оба по 11,420 *т*, 22½ узла, 175-*мм* броня, бортовой залп — шесть 210-*мм* и три 150-*мм* орудия), и 3 легких крейсеров: *Эмдена* (*Emden*), *Нюрнберга* (*Nürnberg*) и *Лейпцига* (*Leipzig*) (ход 23—25 узл. и пять 105-*мм* орудий в бортовом залпе). 7 июля Шпее, находившийся с обоими броненосными крейсерами в Трук (Truk) на Каролинских островах (Caroline Islands), получил предупреждение об опасности осложнений и указание ждать дальнейших распоряжений из Берлина. Он перешел на Понапе (Ponape), другой отдаленный остров, и там по радио получал информацию о ходе политических и морских событий. 5 августа он узнал, что как Китай, так и Япония, повидимому, останутся нейтральными, при условии если немцы воздержатся от нападения на британскую территорию в восточной Азии; одновременно он получил сообщение, что Великобритания вступила в войну.

Нюрнберг уже присоединился к нему, и 6 августа Шпее с ним и обоими броненосными крейсерами вышел в уединенную гавань Паган (Pagan) на Ладронских островах (Ladrones). Там его должно было встретить большое число угольщиков. По плану, составленному до войны, его эскадра должна была, в случае если против Германии выступят Япония и Великобритания, итти к западным берегам Америки и действовать против британской торговли; 12 августа из плохо улавливаемых радио из Киао-Чао он узнал, что Япония выступила. В Пагане он застал легкий крейсер *Эмден*, вспомогательный крейсер *Принц Эйтель Фридрих* (*Prinz Eitel Friedrich*) и несколько угольщи-

ков. 4 августа *Эмден* захватил на пути из Киао-Чао свой первый приз — русский пароход Добровольного флота *Рязань*. *Лейпциа* не было в составе эскадры, так как он находился у западных берегов Америки.

Положение Шпее было далеко не благоприятным. Хотя никто из союзников не знал, где он находится, но недалеко от него находились большие силы противника. Британский командующий морской станцией в Китае в.-адм. Джеррам представлял немцам хорошую возможность нанести тяжелый удар части британской эскадры, когда, сохраняя полную радиотишину, он отправился с броненосными крейсерами *Минотаур* (*Minotour*), *Хемпшир* (*Hampschire*) и легким крейсером *Ньюкасл* (*Newcastle*) к германской радиостанции и базе на острове Яп (Yap), чтобы разрушить ее. Он подошел к ней 12 августа; накануне он задержал и потопил германский угольщик, хотя сам нуждался в угле [1].

Ввиду высоких качеств германских броненосных крейсеров, их превосходной стрельбы, хорошо известной на всем Дальнем Востоке, он подвергался большому риску. 4 корабля Шпее имели бы определенное превосходство в бортовом залпе, а первый принцип военного искусства — не вступать в бой с грозным противником с половиной своих сил. Однако невдалеке от Шпее были мощные японские эскадры, а на британской австралийской морской станции находился линейный крейсер *Острэлия* (*Australia*), кроме того 2 легких крейсера: *Сидни* (*Sydney*) и *Мелбурн* (*Melbourne*), а также несколько старых менее сильных кораблей.

13 августа в Понапэ состоялось совещание германских офицеров, и Шпее решил увести все свои силы к побережью Чили, выделив *Эмден* для действий против торговли в Индийском океане. В тот же вечер он ушел с остальными кораблями и 8 угольщиками. Немцы пытались получить определенные сведения о позиции Японии через радиостанцию на Гуаме (острове, принадлежащем США), но в этом им было отказано [2]. *Нюрнберг* был послан на Гавайские о-ва (Hawaii), чтобы предупредить германское Адмиралтейство о предполагаемых передвижениях Шпее и приказать германским угольщикам сосредоточиться у западных берегов Чили.

Шпее медленно шел на восток. 30 августа он слышал радиообмен между линейными крейсерами *Конго* (*Kongo*) (японским) и *Острэлия* (британским). 6 сентября *Нюрнберг* присоединился к Шпее, перерезав около острова Фаннинг (Fanning) большой британский кабель, который пересекал весь Тихий океан, соединяя Канаду с Австралией. Этот кабель был также перерезан германским вспомогательным крейсером *Титания* и был восстановлен только 6 ноября. *Нюрнберг* испытал большие затруднения при получении угля в порту США Гонолулу, где ему было позволено принять только 700 *т*.

Тем временем англичане искали эскадру Шпее вблизи Новой Гвинеи, а 30 августа новозеландский отряд крейсеров под командой командира австралийской станции к.-адм. Пэти, в составе флагманского линейного крейсера *Острэлия*, легких крейсеров *Мелбурн*, *Сайки*

---

[1] Погода была так плоха, что он не смог грузиться углем в море, а в личном составе у него был такой некомплект, что он не мог выделить призовой команды.

[2] Правительство США закрыло все радиостанции для сообщений воюющих сторон — поступок совершенно правильный. Hall „Law of Naval Warfare“ (Хол „Право морской войны), стр. 144—146.

(*Psiche*), *Пирамес* (*Pyramus*), *Филомел* (*Philomel*) и старого французского броненосного крейсера *Монкальм* (*Montcalm*) подошел к германской базе Апия (Apia) на о-вах Самоа (Samoa). Радиостанция базы была занята, и там оставили небольшой гарнизон. Англичане смогли предпринять эту операцию, так как Япония взяла на себя охрану британской торговли на морских путях даже в период до истечения срока японского ультиматума Германии, который кончался только 23 августа.

Карта 2. Переход эскадры Шпее через Тихий океан (август—октябрь 1914 г.).

Шпее, узнавшему о британской экспедиции на Апию, пришла в голову смелая мысль повернуть назад и атаковать эскадру Пэти своими 2 броненосными крейсерами. Если бы *Острэлия* находилась в это время на Самоа, он надеялся использовать против нее торпеды. Он был у Апии 14 сентября, но британские корабли уже ушли оттуда, и он пошел на восток к Папити (Papeete) на острове Таити (Tahiti), где 22 сентября обстрелял береговые батареи[1], не ответившие на его огонь, и нанес им некоторые повреждения. Французские власти затопили 2 своих

[1] Там было только четыре 65-*мм* пушки.

судна, в том числе старую канонерку *Зелэ* (*Zélée*), и подожгли свой угольный склад, чтобы предотвратить его захват противником.[1] Так как на Таити не было радиостанции, то появление здесь немцев оставалось неизвестным союзному морскому командованию в течение нескольких дней. Но 4 октября британская радиостанция в Суве (Suva) на о-вах Фиджи (Fiji Islands) перехватила германское кодированное радио и расшифровала его, так как к этому времени англичане знали германский код; радио гласило: „*Шарнгорст* на пути между Маркизовыми островами (Marquesas) и о-вом Пасхи (Easter Island).“ Шпее был оттеснен на восток, и западная часть Тихого океана была очищена от противника под давлением британских и японских сил, которые немедленно захватили германские базы. Раболь (Rabaul) и радиостанция в Науру (Nauru) сдались 17 августа;[2] 11 октября германская канонерская лодка *Комет* (*Komet*) была захвачена у берегов Новой Британии (New Britain); японцы заняли Каролинский (Caroline) и Маршальский (Marshall) архипелаги.

Идя к западным берегам Южной Америки, Шпее входил в район, где англичане были всего слабее, вследствие отсутствия угольных станций и радиостанций. Шпее угрожал теперь сорвать снабжение селитрой, в которой союзники нуждались для производства взрывчатых веществ.

В этой части света британский флот не имел никаких морских сил, кроме старого крейсера *Рейнбоу* (*Rainbow*), не представлявшего никакой боевой ценности и служившего учебным судном в Канаде, и двух слабых шлюпов *Алджерин* (*Algerine*) и *Шируотер* (*Shearwater*). Последние находились у Мексиканских берегов для охраны британских интересов, а в непосредственной близости от них находился сильный германский крейсер *Лейпциг* (пять 105-*мм* орудий в бортовом залпе), который с большой легкостью мог бы уничтожить их. К счастью для них, они после объявления войны успели уйти в Эскимолт, однако лишь после значительной проволочки.

Что касается *Лейпцига*, то он несколько дней крейсеровал около Сан-Франциско, а затем пошел на юг к берегам Мексики, где 1 сентября, пользуясь престижем, приобретенным Германией благодаря быстрому продвижению во Франции и полному поражению русских под Танненбергом, он получил разрешение принять полный запас угля. В это время британский легкий крейсер *Ньюкасл* и броненосный крейсер *Хемпшир* были посланы из Китая к берегам Америки, но *Хемпшир* был задержан в азиатских водах. Японский флот начал все сильнее нажимать на немцев и угрожать Шпее. Старый линейный корабль *Хидзен* (*Hizen*)[3] и старые броненосные крейсера *Идзумо* (*Idzumo*) и *Асама* (*Asama*) шли против Шпее из центральной части Тихого океана, а в южной части океана за ним охотилась очень сильная японская эскадра.

Влияние успешных сухопутных операций на морскую войну чувствовалось даже в этой отдаленной части света, и германские победы облегчали путь германским крейсерам. Угольщики получили разрешение итти в Галапагосский архипелаг (Galapagos) (группа островов в восточной части Тихого океана, принадлежащая Эквадору), и *Лейпциг*

[1] Chack, т. I, стр. 279.
[2] „Times Documentary History“ т. III, стр. 236.
[3] Бывший русский броненосец *Ретвизан*.

получил достаточно топлива для того, чтобы выйти в крейсерство и потопить несколько британских пароходов. Результатом его операций было прекращение движения судов около берегов Перу, и перуанское правительство, беспокоясь за свою торговлю, предприняло шаги, чтобы помешать снабжению *Лейпцига* углем. Поэтому ему пришлось итти на о. Пасхи — место сбора эскадры Шпее, так как командир его знал, что там он будет обеспечен топливом. Он поддерживал связь с легким крейсером *Дрезден* (*Dresden*) (24 узла, шесть 105-*мм* орудий в бортовом залпе), который после всевозможных приключений пришел из Атлантики, грузясь углем в уединенных пунктах на нейтральной территории. *Дрездену* не очень повезло, и он уничтожил только 2 британских парохода; погоня за почтовым пароходом *Ортега* (*Ortega*) у западного входа в Магелланов пролив была безуспешна, благодаря доблестному поведению капитана парохода, который смело повел свое судно через не нанесенные на карту воды пролива Нельсона и таким образом ушел. *Дрезден* также направился к о. Пасхи.

Таким образом у этого таинственного острова с каменными фигурами, происхождение которых никто не может объяснить, хотя они может быть свидетельствуют о существовании в Тихом океане забытых рас и культур, собралась из разных океанов эта эскадра германских кораблей. 12 октября Шпее с 2 броненосными крейсерами, *Нюрнбергом* и 4 угольщиками или вспомогательными судами стал на якорь у острова в бухте Кука (Cook Bay), где к нему присоединились *Дрезден* и *Лейпциг* еще с тремя угольщиками. В эту ночь на берегу пылали 14 больших костров, и Шпее предполагал, что о его присутствии тайно сигнализируют англичанам, радиосигналы которых были неясно слышны. Он ошибся в своем предположении: на острове находилась в это время британская археологическая экспедиция, но она не подозревала о том, что Шпее лихорадочно ищут. Шпее не причинил ей вреда, а наоборот — принял меры, чтобы оградить ее от туземцев, которые обнаруживали некоторые признаки враждебности. 18 октября он ушел к Мас-а-Фуэра (Mars-a-Fuera), приближаясь к Чилийскому побережью, навстречу успеху, который был подготовлен для него распоряжениями британского морского штаба под начальством в.-адм. Стэрди[1]: теперь с ним упорно сближалась слабая британская эскадра под командой к.-адм. Крэдока. Она состояла из старых броненосных крейсеров *Гуд Хоуп* (22 узла, бортовой залп два 234-*мм* и восемь 152-*мм* орудий), *Монмаут* (*Monmouth*) (22 узла, бортовой залп девять 152-*мм* орудий), легкого крейсера *Глэзго* (*Glasgow*) (25 узлов, бортовой залп два 152-*мм* и пять 102-*мм* орудий), вооруженного торгового парохода *Отранто* (*Otranto*) (17 узлов, бортовой залп три 120-*мм* орудия — ничтожной боевой ценности). Боеспособность этой эскадры была очень низка, так как команды двух ее броненосных крейсеров состояли из запасных и были укомплектованы только перед самой войной. Артиллерийские приборы устарели, что было совершенно естественно для таких старых кораблей, и с начала войны они не производили никаких артиллерийских учений кроме повседневных занятий при орудиях.

Посылать такие корабли против призовых артиллерийских кораблей германского флота (crack gunnery ships), какими были *Шарнгорст* или

[1] Сменившего на этой должности 29 августа адм. Джэксона.

Гнейзенау, было ошибкой, которая имела самые гибельные последствия. Штаб использовал гораздо более современные и мощные корабли, как например *Блэк Принс* (*Black Prince*) и *Острэлия*, для оборонительных целей, посылая в то же время Крэдока с жалкой эскадрой на чрезвычайно опасное дело. Крэдоку был еще обещан более современный броненосный крейсер *Дифенс* (*Defence*) (23 узла, бортовой залп четыре 234-*мм* и пять 190-*мм* орудий), гораздо более сильный корабль, находившийся в полной боевой готовности, со вполне обученной командой, но с эскадрой он так и не соединился. На помощь Крэдоку был также направлен старый броненосец *Канопус* (*Canopus*). Относительно годности такого слабого и устаревшего корабля для совместных действий с крейсерской эскадрой мнения расходятся, но автору кажется, что старый линейный корабль мог бы сослужить хорошую службу, хотя без сомнения сферой его применения являлись скорее оборонительные задачи, для которых так нерационально были использованы *Острэлия* и *Блэк Принс*[1].

14 сентября Крэдок получил приказание штаба, „имея базу на Фалкландских островах, сосредоточить достаточно сил для встречи с *Шарнгорстом*, и *Гнейзенау*". Ему также было приказано задержать *Канопус* в составе эскадры до прибытия *Дифенс*. По сосредоточении „превосходных сил", он получил приказание: „сообразно донесениям произвести поиск в северном направлении до Вальпарайзо, уничтожить германские крейсера и прервать германскую торговлю". 5 октября штаб, зная, что Шпее приближается к Южной Америке, что *Гуд Хоуп* принимает уголь на Фалкландских островах, а *Дифенс* еще не прибыл, отдал Крэдоку роковой приказ „быть готовым к встрече" с немцами, в то время как *Канопус*, *Монмаут*, *Глэзго* и *Отранто* должны были одновременно вести разведку и обеспечивать торговое мореплавание. *Канопус* в это время был в неисправном состоянии[2] и должен был оставаться для ремонта на Фалкландских островах до 23 октября. Простой расчет показал бы штабу всю опасность посылки против Шпее таких малых сил; на войне большая ошибка—пренебрегать фактами или предполагать, что благодаря какому-то чуду, совершонному подчиненными, плохие корабли и старые орудия могут преобразиться. Уже гибель крейсера *Пегасус* (*Pegasus*), потопленного *Кенигсбергом*, должна была быть для штаба достаточным предупреждением. 8 октября Крэдок в своем донесении штабу, полученном только 11 октября, сообщил о своем решении сосредоточить свои силы у Фалкландских островов и избегать разделения их. Но следующее мероприятие штаба сделало катастрофу почти неизбежной: 14 октября штаб отдал распоряжение броненосному крейсеру *Дифенс* итти в Монтевидео—второстепенный пункт, где могла произойти встреча со Шпее, в случае если бы он пошел вокруг мыса Горн, одобрив вместе с тем предположение Крэдока о сосредоточении сил. Лорд Фишер правильно рассматривал отвлечение *Дифенс* от места действительной опасности, как серьезную и грубую ошибку.

22 октября Крэдок с броненосцем *Канопус* (на котором была поставлена фальшивая третья труба) и броненосным крейсером *Гуд Хоуп* покинул Фалкландские острова, чтобы итти на соединение с *Монмаутом*,

---

[1] Японское адмиралтейство использовало старые корабли именно для таких целей.

[2] Его номинальная скорость была 17 узл., а действительная — не больше 12 узл. На короткое время он мог развивать 14—15 узл.

Глэзго и *Отранто,* которые были уже у побережья Чили. 26 октября со своей секретной базы на островах Конос (Chonos) он послал Адмиралтейству донесение, из которого было ясно видно его решение отделить *Канопус* от остальных кораблей. Крэдок по радио вызывал к себе *Дифенс*, но его приказание было аннулировано штабом—новая и пагубная ошибка. У него не было никаких сомнений в опасности своего положения. По некоторым сведениям он считал, что идет на верную смерть, подчиняясь глупым приказам.

К несчастью Крэдок не проявил при подобных обстоятельствах смелой инициативы и не настоял на своем первоначальном правильном решении держаться сосредоточенно у Фалкландских островов до получения подкреплений. Но в одной неудачно средактированной телеграмме штаба Крэдок, повидимому, заподозрил осуждение, и так как он был человеком выдающейся храбрости, он ни при каких условиях не хотел уклониться от боя. Однако принципы, высказанные еще Наполеоном[1] и Нельсоном, остаются вечно справедливыми. „Не воображайте,—писал Нельсон во время Трафальгарской кампании,—что я один из тех горячих людей, которые сражаются против подавляюще превосходных сил без соответствующей цели". Ни восхищение перед адмиралом, который был одним из храбрейших офицеров своего времени, ни печаль о гибели такого храброго и благородного человека, каким он был, не должны затемнить той истины, что основные законы войны не оправдывают, но решительно осуждают такое сражение, каким был бой у Коронеля.

Без *Дифенса* и оставив далеко позади *Канопус,* Крэдок шел вдоль побережья Чили, сближаясь со Шпее. Последний предполагал, что будет иметь против себя *Гуд Хоуп, Монмаут, Глэзго* и один из старых линейных кораблей. Повидимому он намеревался уклониться от боя[2] в том случае, если бы британские силы держались соединенно, и атаковать их по частям, если бы они оказались разделенными. Он думал, что старый линейный корабль „будет орехом не по зубам" его броненосным крейсерам.

Крэдок, оставив в составе своего отряда тихоходный и слабый *Отранто*, который был совершенно бесполезен для боя, играл в руку неприятеля и пожертвовал приблизительным равенством в скорости хода, которым он обладал бы без *Отранто*[3].

Рано утром 1 ноября Шпее получил от германского парохода сведения, что *Глэзго* был в Коронеле накануне вечером и был готов к выходу в море. До рассвета Шпее вышел со своими броненосными крейсерами, *Нюрнбергом, Лейпцигом* и *Дрезденом,* чтобы отрезать *Глэзго* от Крэдока, который с *Гуд Хоуп, Монмаутом* и *Отранто* шел на соединение с ним. В море было сильное волнение, дул холодный южный ветер, вдали на востоке виднелись неясные очертания вечно белых снеговых вершин Андского хребта. В 14 час. Крэдок, соединившись с *Глэзго*, дал знать своим кораблям, что по указаниям радио к северу от них находится германский корабль. Эскадра построилась в линию пеленга, имея

[1] „Необдуманные удары не составляют войны". См. также наполеоновские правила о поведении командующих перед лицом гибельных распоряжений.

[2] См. письма Шпее „Times Documentary History of the War", т. IV, стр. 11.

[3] Германская официальная история считает броненосные крейсера Крэдока равными по скорости хода германским ("Kreuzerkrieg т. I, стр. 220). *Монмаут* имел самое большее на $^1/_2$ узла меньшую скорость хода, чем корабли Шпее, которые, казалось, имели не более 20 узл.

Глэзго на фланге к *NO*, а за ним последовательно: *Отранто, Монмаут* и *Гуд Хоуп*, который был последним к *SW*. *Канопус* находился примерно в 300 милях позади.

В 16 ч. 30 м. (по британскому времени[1]) *Лейпциг* увидел неприятельские корабли, и оба отряда повернули на сближение. Британские корабли сомкнулись к *Гуд Хоуп*. Немцы увеличили ход с 14 узлов, который они держали, до полного. Дул свежий юго-восточный ветер, достигавший силы в 6 баллов, и сильная волна перебрасывала воду и брызги через корабли, испытывавшие сильную качку.

18 октября на совещании командиров Шпее решил, что в случае сильного волнения большие корабли должны вести бой на дистанциях 38—42 каб. (ок. 7—$7^3/_4$ *км*); при хорошей погоде немцы должны были еще увеличить дистанцию; они должны были сблизиться, когда скажутся результаты их огня. Роль легких крейсеров была тщательно рассмотрена и определена. Поскольку могла помочь хорошая работа штаба и тщательная тактическая подготовка, немцы не пренебрегли ни одной деталью для достижения победы. О каком-либо совещании у англичан сведений никаких не имеется, а *Глэзго* и *Отранто*[2] не получили никаких распоряжений относительно их образа действий.

В 17 ч. 47 м. британские корабли построились в кильватерную колонну в следующем порядке: *Гуд Хоуп*, *Монмаут*, *Глэзго* и *Отранто*. Немцы также построились в кильватерную колонну с *Шарнгорстом* и *Гнейзенау* во главе. Обе эскадры шли параллельно на юг со скоростью около 17 узл. (максимальный ход *Отранто*), но немцы шли скорее. Когда подавляющее превосходство немцев вероятно стало очевидным, Крэдок попытался сблизиться, так как в это время солнце светило в глаза германским комендорам. Однако Шпее не предполагал начинать боя до захода солнца, и так как его противник значительно уступал ему в скорости, потому что его задерживал *Отранто*, то германский флагман мог выбрать дистанцию для начала боя и положение относительно ветра, которое еще и до наших дней имеет большое значение для стрельбы. Ветер дул в лицо комендорам Крэдока, и их действиям мешал дым неприятельских кораблей, а стекла их прицельных труб затуманивались брызгами. Шпее отвернул и уклонился от немедленного боя.

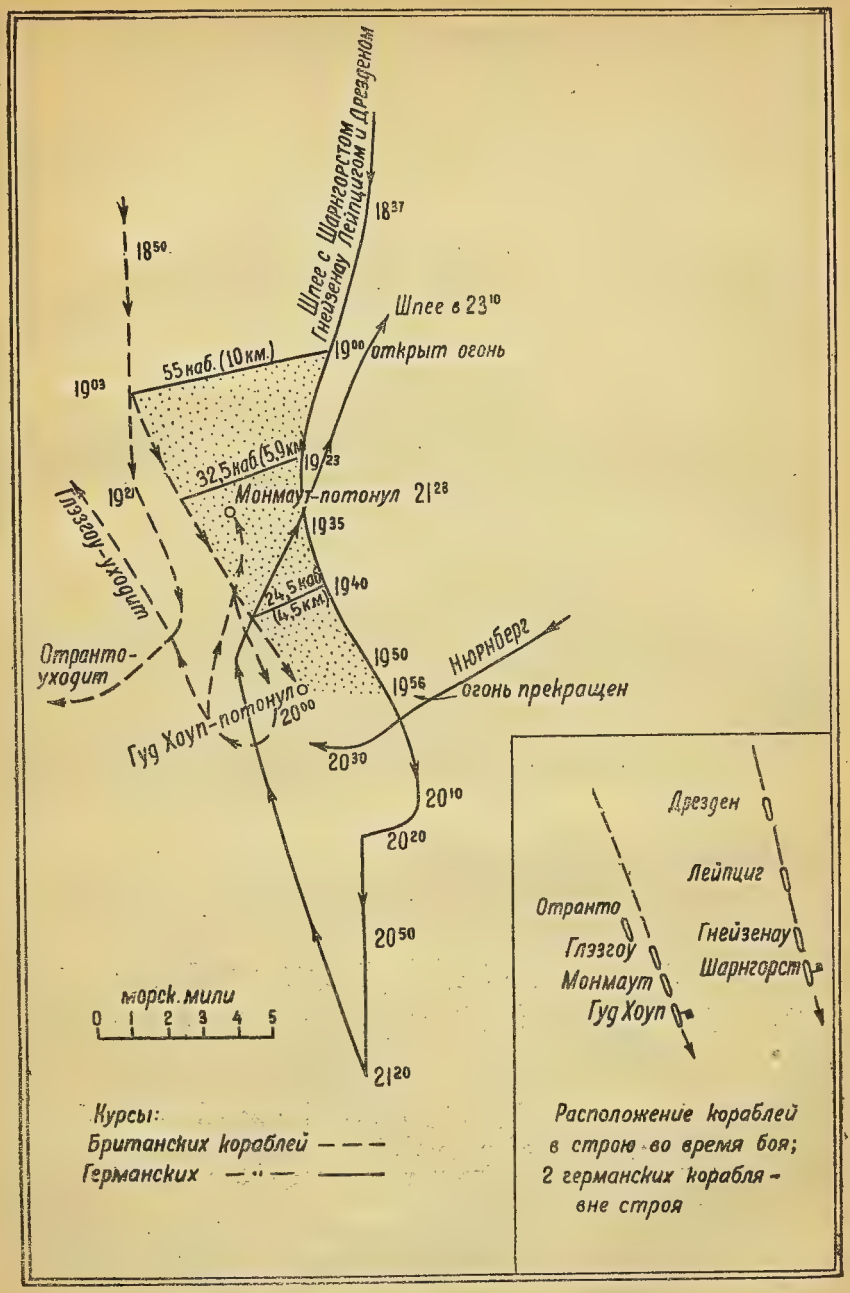
Мысль отложить бой до соединения с *Канопусом* и сосредоточения всех сил, повидимому, и не приходила Крэдоку в голову. Он не действовал, как в Ютландском бою Хиппер, наводивший британские крейсера на Флот Открытого моря. Тем не менее британское Адмиралтейство, повидимому, ожидало, что он отступит со своими крейсерами на соединение с линейным кораблем[3]. Шпее держался между англичанами и берегом, чтобы отрезать им отступление в нейтральные воды. В 19 час. по британскому времени обе колонны, идя медленно сходящимися курсами с общим направлением от *S* до *SSO*, сблизились на предельную дистанцию огня. Солнце заходило, и на ярком фоне неба резко выделялись силуэты британских кораблей, качавшихся на сильной волне; германские же крейсера были мало заметны на затемненном облаками восточном горизонте. Взошедшая луна время от времени закрывалась тучами.

---

[1] На 30 мин. впереди немецкого.

[2] В начале боя на *Гуд Хоуп* был поднят сигнал, которого *Отранто* не мог разобрать (Спенсер-Купер, стр. 57).

[3] Чёрчил, т. I, стр. 414—415.



Карта 3. Бой у Коронеля 1 ноября 1914 г.

Ночь обещала быть бурной, и состояние погоды увеличивало преимущества немцев, которыми они располагали благодаря своей лучшей боевой подготовке и большему весу бортового залпа.

В 19 ч. 03 м. германская эскадра открыла огонь с дистанции 55 каб. (10 *км*), „распределив цели слева", т. е. *Шарнгорст* стрелял по *Гуд Хоуп*, а *Гнейзенау*—по *Монмауту;* легкие крейсера *Лейпциг* и *Дрезден* сильно отстали от броненосных крейсеров, а *Нюрнберг* не смог вступить в строй. Стрельба легких крейсеров обоих противников имела ничтожное значение, потому что их так сильно качало на волне, что на большой дистанции они не могли причинить друг другу вреда. С третьего залпа артиллеристы *Шарнгорста* начали накрывать *Гуд Хоуп*, и по предположению германских офицеров главная схема приборов управления артиллерийским огнем на последнем была повреждена или выведена вовсе из строя их огнем, прежде чем *Гуд Хоуп* успел дать в ответ хотя бы один выстрел. Он открыл огонь около 19 ч. 05 м.

С момента накрытия немцы давали залпы каждые 15 секунд (вероятно из половины тяжелых орудий одного борта, т. е. трех 210-*мм* и трех 150-*мм*). *Гуд Хоуп* выпускал залпы через 50 сек. и полных залпов всем бортом замечено не было. Немцы стреляли в три раза скорее англичан.

Несмотря на бурное состояние моря, на германских кораблях могли действовать все тяжелые орудия (шесть 210-*мм* и три 152-*мм*). На британских кораблях, как можно утверждать с уверенностью, орудия главной палубы (четыре 152-*мм* на *Гуд Хоуп* и три 152-*мм* на *Монмауте*) не могли стрелять из-за плохих условий погоды и тактически невыгодного положения, в которое были поставлены британские комендоры. Положение британской эскадры было уже безнадежным. Немцы неблагоприятно отзываются о многофлажных сигналах, которые поднимали англичане в противоположность германским однофлажным сигналам, но это обстоятельство не оказало существенного влияния на исход боя. В данной обстановке у англичан был только один разумный выход: разделиться и сделать попытку соединиться с линейным кораблем *Канопус*, выйдя из боя и пожертвовав вспомогательным крейсером *Отранто*, если бы ему не удалось ускользнуть в темноте. Это не было сделано, и очень скоро сопротивление обоих британских броненосных крейсеров было сломлено.

В самом начале этого краткого боя *Гуд Хоуп* получил попадание тяжелым снарядом в носовое 234-*мм* орудие, и над его корпусом поднялся большой столб пламени, означавший сильный пожар кордита. Носовое тяжелое орудие больше уже не стреляло. Около 19 ч. 40 м. Шпее сбавил ход до 12 узл. и уменьшил дистанцию до 51 каб. ($9^1/_4$ *км*); бой превратился для немцев в учебную стрельбу по мишеням. *Шарнгорст*, вначале стрелявший фугасными снарядами, перешел теперь на бронебойные (из тяжелых орудий); *Гнейзенау* с самого начала стрелял бронебойными снарядами. Когда дистанция уменьшилась, 150-*мм* орудия германских кораблей открыли огонь фугасными снарядами. Одним из первых снарядов *Гнейзенау* попал в крышу носовой башни *Монмаута* произошел ужасный взрыв, из башни вырвался столб пламени, и вся башня исчезла.

В 19 ч. 50 м., когда расстояние уменьшилось до 40 каб. ($7^1/_4$ *км*), тяжелый снаряд попал между второй и третьей трубой *Гуд Хоуп*, и

оттуда поднялся столб пламени выше его мачт и шириной в 20—30 *м*. Как говорит Шпее, бывший свидетелем этого зрелища, „это было похоже на огромный фейерверк, пущенный на фоне темного неба.“ Дистанция все уменьшалась; но *Гуд Хоуп* все еще держался на плаву, и его героическая команда все еще вела безнадежный бой. В течение нескольких минут немцы стреляли в него с расстояния 25 каб. ($4^1/_2$ *км*). Затем он скрылся в темноте. Отблеск бывших на нем больших пожаров исчез, залитый волнами, и в 19 ч. 56 м. Шпее отвернул, предполагая, что *Гуд Хоуп* пытается сблизиться и использовать торпеды. Очевидно около этого же времени *Гуд Хоуп* пошел ко дну, унося с собой британского адмирала и около тысячи человек команды.

Судьба *Монмаута* была также печальна. В 19 ч. 40 м. с громадным пожаром на баке и поражаемый каждые четверть минуты германскими залпами, он вышел из строя, осев на корму, но не прекращая огня. До 19 ч. 50 м. он все еще продолжал стрелять, после чего совершенно прекратил огонь, и орудия *Гнейзенау* перенесли огонь на *Гуд Хоуп*. Тем временем *Монмаут* исчез в темноте. Что касается *Отранто*, то он, хотя и не получал приказаний [1], вышел в самом начале боя из строя к западу, а затем скрылся. *Глэзго* тоже не получал никаких распоряжений от Крэдока [2] даже тогда, когда положение эскадры стало безнадежным. На него был направлен очень сильный огонь, но он счастливо отделался пятью попаданиями, все—в ватерлинию, но все в угольные ямы; только один 105-*мм* фугасный снаряд причинил ему значительные повреждения. В 20 час. он прекратил огонь и ушел на запад; он тоже спасся. Если бы он остался, его гибель была бы совершенно неизбежна, и удар, полученный от Шпее, был бы еще чувствительнее. Его командир рассудил здраво, отказавшись принести в жертву свой корабль и свою команду.

Несчастный *Монмаут* был замечен *Нюрнбергом*, который во время боя находился далеко позади Шпее и, следовательно, к северу от сражающихся. *Монмаут* пытался уйти, повернув на обратный курс и направившись на север. Около 21 часа *Нюрнберг* увидел поврежденный корабль с сильным креном на левый борт; не получив ответа на германский опознательный сигнал, он в 21 ч. 20 м. подошел к нему и, после предложения сдаться, открыл огонь, постепенно сокращая дистанцию до 33 каб. (6 *км*). Пущенная немцами торпеда не попала. Британский корабль сделал героическую попытку описать циркуляцию и ввести в действие орудия правого борта, но снаряды *Нюрнберга* разворотили ему борт, и в 21 ч. 28 м. с развевающимся флагом *Монмаут* перевернулся и пошел ко дну.

Немцы слышали, как британскую орудийную прислугу свистали к орудиям, и отсюда мы можем заключить, что среди старых запасных, находившихся на этом обреченном корабле и ведших совершенно безнадежный бой, дисциплина честно поддерживалась до самого конца. С него не было спасено ни единого человека из-за большой волны и вследствие предположения немцев, что вблизи находятся другие британские корабли. Офицеры *Глэзго* отвергли выдвинутые против германского флота обви-

---

[1] Его командир Картрайт в „Nautical Magazine“ утверждает, что он в начале боя получил приказание держаться в стороне.

[2] Возможно, что он был уже убит.

нения в бесчеловечности[1]; пока неприятельская эскадра не уничтожена совершенно, нельзя уделять внимания спасению людей; несколько недель спустя этот же принцип был причиной гибели личного состава самих германских кораблей. В течение ночи британских кораблей замечено не было, а когда занялась заря 2 ноября, Шпее не увидел вокруг ни одного неприятельского корабля и поднял своей эскадре сигнал: „Одержана блестящая победа, за которую я благодарю и поздравляю команды".

Германские корабли пострадали очень мало. *Шарнгорст* получил только 2 попадания: 102-*мм* снарядом с *Глэзго* и 12-фунтовым (76-*мм*) с *Гуд Хоуп*; таким образом 234-*мм* и 152-*мм* орудия последнего не дали ни одного попадания. В трех местах броня *Шарнгорста* была незначительно вдавлена, вероятно осколками недолетных снарядов, и была немного повреждена его антенна. На нем не пострадал ни один человек. *Гнейзенау* получил 4 попадания, и 2 человека из его команды было ранено. Единственное более или менее серьезное попадание было в барбет 210-*мм* кормовой башни, которое на несколько минут заклинило ее и вызвало пожар. Снаряд, попавший в правый борт выше брони, также произвел пожар.

По подсчету германских офицеров-наблюдателей в *Гуд Хоуп* попало от 30 до 40 снарядов. Из своих 210-*мм* орудий *Шарнгорст* выпустил 188 фугасных и 234 бронебойных снаряда и из 152-*мм* — 148 фугасных и 67 бронебойных, следовательно всего 637 штук. *Гнейзенау* выпустил 244 210-*мм* бронебойных снаряда и 198 152-*мм* фугасных; вероятно некоторое количество попаданий в *Гуд Хоуп* принадлежало ему, так как к концу боя он принял участие в добивании британского флагманского корабля. Число попавших снарядов составляло таким образом около 5% числа выпущенных — очень высокий процент для условий, которые имели место в тот вечер.

Лейпциг выпустил 407 105-*мм* снарядов, *Дрезден* — 102 и *Нюрнберг* — 135, все — бронебойные.

Следующие цифры показывают потери сражавшихся кораблей.

Немцы одержали полную победу спустя 50 мин. после открытия огня.

Корабли	Водоизмещение в *т*	Выпущено снарядов	Получено попаданий	Потери		Вес бортового залпа в *кг*
				убитые	раненые	
Германские корабли:						
Шарнгорст	11 420	637	2	0	0	866
Гнейзенау	11 420	442	4	0	2	886
Лейпциг	3 200	407	0	0	0	80
Дрезден	3 592	102	0	0	0	95
Нюрнберг	3 396	135	0	0	0	80
Всего	33 028	1 723	6	0	2	2 027

[1] По этому вопросу еще спорят, но таково мнение, высказанное автору одним из офицеров *Глэзго*.

Корабли	Водоизмещение в *т*	Выпущено снарядов	Получено попаданий	Потери		Вес бортового залпа в *кг*
				убитые	раненые	
Британские корабли:						
Гуд Хоуп	14 100	?	30—40	919	0	707 [1]
Монмаут	9 800	?	20?	735	0	408 [2]
Глэзго	4 820	?	5	0	0 [3]	161
Всего	28 720		60?	1 654	0	1 276

Эти цифры показывают, во что обошлись ошибки морской стратегии и тактики англичан. Гибель этих 1 654 чел. ничем не была компенсирована: никаких потерь, никаких повреждений не было нанесено немцам. Репутация британского флота жестоко пострадала, когда стало известно, что германские корабли отделались так легко и уничтожили своих противников с такой невероятной легкостью. Следствием этого было полное прекращение английской торговли в южной части Южной Америки. Если бы Шпее развил свой успех, как казалось бы он должен был сделать, и пустился бы на поиски *Канопуса, Глэзго* и *Отранто*, он стяжал бы еще больше лавров. *Глэзго* мог бы еще скрыться, благодаря своей скорости, зато *Канопус*, оставшись один, немедленно стал бы жертвой торпедной атаки.

Гибель британских кораблей объясняется серьезными недостатками материальной части и подготовки личного состава. Преимущество немцев против англичан в начале боя было больше, чем двойное, принимая во внимание, что орудия главной палубы на британских кораблях не могли стрелять; насколько известно автору даже Нельсон никогда не искал и не форсировал боя, имея против себя такие шансы. Они были такими, какие один из величайших военных писателей, Клаузевиц, считал обеспечивающими верный успех сильнейшему. Броня обоих британских кораблей, которые были старше германских на 4—5 лет, была естественно слабее германской, и оба они для своих размеров были слабо вооружены; они были построены в ответ на французские и русские крейсера. Эти недостатки еще усугублялись низкой скорострельностью. В дни Нельсона британские моряки отвечали тремя залпами на один залп противника. В бою у Коронеля, по неопровергнутому свидетельству германской официальной истории, немцы стреляли в три раза скорее англичан. Один этот факт мог бы служить объяснением результатов боя.

Имевшаяся с самого начала относительная слабость артиллерии британских кораблей усугублялась этой чрезвычайно низкой скорострельностью — недочет, отмеченный на некоторых из британских кораблей и в Ютландском бою и может быть явившийся и там причиной британских неудач. Без сомнения, брызги, затемнявшие оптические прицелы, дым

[1] Фактически в свежую погоду—526 *кг*.

[2] Фактически в свежую погоду—600 фунтов — 272 *кг*.

[3] Журнал „Nautical Magazine“ вып. 104, стр. 18, сообщает, что *Глэзго* понес „некоторые потери в людях“, но точный размер их нигде не указан.

и плохое освещение понижали успешность стрельбы англичан, но это опять-таки имело место вследствие их тактических ошибок, и этого нельзя упускать из виду. Германские броненосные крейсера были призовыми артиллерийскими кораблями, и каждый из них имел приз за лучшую стрельбу в германском флоте, хотя надо заметить, что в июне 1914 г. половина их команд была сменена. Посылать против таких кораблей пару слабых устаревших британских броненосных крейсеров с несовременными артиллерийскими приборами, укомплектованных мобилизованными, из которых многие были запасные флота с поверхностной подготовкой, — означало просто итти навстречу разгрому.

Таким образом неблагоприятное соотношение боеспособности кораблей было еще ухудшено плохой работой штаба в Уайтхолле (британском Адмиралтействе), отсутствием решительной инициативы со стороны командующего британской эскадрой, неудачным маневрированием и плохой стрельбой в самом бою. Этот бой останется классическим доказательством того положения, что хотя наступательный образ действий — здравый образ поведения на войне, но для слабейшего из противников стремиться к бою при таком неравенстве сил означает самоубийство, особенно при высококачественном противнике. Крэдок без сомнения надеялся нанести немцам достаточные повреждения, чтобы прекратить их дальнейшие успехи хотя бы ценой своей собственной гибели. Но как было уже отмечено, история войны на море показывает, что такие „полезные поражения“ едва ли когда-либо имеют место. Подчинившись неразумному приказу отыскать и атаковать немцев, он не исполнил распоряжения — держать свою эскадру сосредоточенной.

Следующим недостатком британских кораблей, выявившимся в этом бою, была чрезвычайная воспламеняемость их боевых запасов и недостаток соответственной защиты от пламени разрывов. На обоих крейсерах имели место сильные взрывы и пожары. К несчастью для устранения этой опасности ничего не было сделано, и так продолжалось до Ютландского боя, хотя и бой у Доггер-банки еще раз показал эту опасность. Точно так же ничего не было сделано и для повышения скорострельности. Конечно в этом были виноваты не орудия[1]: за 20 лет до этого автор был свидетелем заряжания и стрельбы из 234-*мм* (9,2″) орудий на однотипном с *Гуд Хоуп* корабле со скоростью трех и больше выстрелов в минуту.

Германские критики выражают удивление, что Крэдок не сохранил свои силы сосредоточенными и не сделал более решительной попытки сблизиться и начать бой до захода солнца, пока оно светило из-за его кораблей, что создавало более благоприятные условия для стрельбы. Оценка британского штаба, номинально одобренная Фишером и Вильсоном, заявляла, что „эскадра была достаточно сильна для того, чтобы разбить противника, если бы она была им атакована“, и что „в то время не представлялось возможным выслать на этот отдаленный пункт какой-либо сильный быстроходный корабль“. Но оба эти положения можно оспаривать, и Фишер в частной беседе порицал штаб, давший Крэдоку такие распоряжения и такую эскадру. Адмиралтейство оправдало Крэдока, давшего бой в таких условиях, и заявило про его решение, что „оно было внушено высшей преданностью Крэдока духу и традициям британ-

[1] Плохая видимость несомненно сыграла роль — комендоры *Глэзю* едва могли видеть германские корабли.

ского флота". Таково же мнение французского адм. Давелюи, который подчеркивает то обстоятельство, что британская эскадра не была сосредоточена, и сурово осуждает Адмиралтейство, пославшее коллекцию старых кораблей на противника такой силы, как Шпее.

Глэзго, Канопус и *Отранто* удалось уйти из этого гибельного океана. Шпее увидел, что его победа значительно облегчила ему снабжение углем, в то время как англичане обнаружили, что их затруднение в этом отношении соответственно увеличились. Нейтральные державы не восхищаются воюющим потерпевшим поражение и не уважают его. К счастью руководство морскими операциями перешло в это время в твердые руки Фишера, который 29 октября сменил принца Баттенбергского на посту Первого морского лорда Адмиралтейства и сразу же заменил Стэрди, занимавшего должность начальника морского генерального штаба, к.-адм. Оливером. Чтобы избежать возобновления старой вражды, ослаблявшей британский флот, Фишер решил послать Стэрди во главе эскадры продолжать действия против Шпее и дать ему 2 линейных крейсера—*Инвинсибл* (флагманский) и *Инфлексибл.*

Приказ этим крейсерам изготовиться к походу был отправлен в Гранд-Флит 4 ноября, а 10 ноября Фишер вызвал еще один линейный крейсер, *Принсес Роял,* чтобы перехватить и уничтожить Шпее, на случай если бы тот прошел через Панамский канал. Таким образом в Северном море осталось только три линейных крейсера—*Ляйон, Куин Мэри* и *Нью-Зиленд* (*Тайгер* в это время был еще не вполне готов)—против германских линейных крейсеров *Зейдлиц, Дерфлингер, Мольтке* и *фон-дер-Танн.* Опасность, возникавшая из такого соотношения сил, была велика и причиняла Фишеру сильнейшее беспокойство. В эти дни, как он говорил автору, он буквально обливался „кровавым потом". С неистовой энергией, энергично поддерживаемый Чёрчилем, он торопил работы на *Инвинсибле* и *Инфлексибле* на Девонпортской верфи и, когда выход кораблей был намечен на пятницу 13 ноября, немедленно приказал, чтобы они вышли не позднее 11-го. Итак, из-за того что с самого начала против Шпее не было направлено соответствующих сил, теперь пришлось выслать на борьбу не менее чем 21 броненосный и 9—10 небронированных кораблей.

Британские линейные крейсера вышли в полной тайне. Цензура газет и отдаленность Скапа-Флау давали возможность с наименьшим риском довести этот маневр до конца. Все время циркулировали слухи, что тот или другой германский линейный крейсер прорвался в Атлантический океан или собирается сделать это, что создавало еще новые заботы для Фишера. Германский штаб предполагал такой поход, но отказался от него из-за трудностей снабжения углем. Тем временем Фишер принял меры к исправлению дислокации, по которой сильные корабли второй линии *Блэк Принс* и *Дьюк ов Эдинбро* (*Duke of Edinburgh*) были отправлены для эскортной службы в Красное море, а еще более мощный *Уориор* (*Warrior*)—стационером в Александрию.

17 ноября *Инвинсибл* и *Инфлексибл* достигли островов Зеленого мыса, где приняли уголь. 26 ноября они достигли островов Аброльос (Abrolhos Rochs) на побережье Бразилии, на полпути между Бахией (Bahia) и Рио (Rio); здесь Стэрди получил распоряжение итти на Фалкландские острова и приготовиться к поискам противника у Чилийских берегов. Тщательно проработанная диспозиция должна была привести Шпее в его руки. *Острэлия* и несколько японских кораблей шли на

юг с островов Галапагос, 1-я японская эскадра Южного моря (броненосные крейсера *Курама* (*Kurama*) *Цукуба* (*Tsucuba*) *Икома* (*Ikoma*), (каждый с бортовым залпом четыре 305-*мм* и нескольких орудий меньших калибров) шла на восток в центральной части Тихого-Океана. У островов Аброльос Стэрди встретил броненосные крейсера *Дифенс, Карнарвон,* (*Carnarvon*) *Корнуол* (*Cornwall*) и *Кент,* легкие крейсера *Глэзго* и *Бристол* и вооруженный пароход *Орама* (*Orama*). Некоторая задержка произошла из-за перенесения радиостанции дальнего действия с *Дифенс* на *Инвинсибл,* для того чтобы Адмиралтейство могло через репетичный корабль *Виндиктив* (*Vindictive*) поддерживать радиосвязь со Стэрди, после чего *Дифенс* был отправлен к мысу Доброй Надежды (Саре).

28 ноября Стэрди пошел дальше; но на следующий день задержался из-за *Инвинсибля,* который во время учебной стрельбы намотал себе на винт буксир[1]. Из-за этой неудачи был потерян целый день. 7 декабря Стэрди пришел в порт Стэнли (Stanley) на Фалкландских островах и застал здесь *Канопус,* который был поставлен на отмель так, что не мог быть потоплен неприятельским огнем, но мог быть использован как береговая батарея. Самое главное было прежде всего снабдить углем линейные крейсера; однако не они были первыми в расписании: в первую очередь было приказано погрузить уголь на *Карнарвон, Бристол* и *Глэзго* с единственных трех прибывших угольщиков; крейсер *Бристол* при этом разобрал свои машины для ремонта. Рано утром 8 декабря был предоставлен угольщик для *Инвинсибля,* и он начал грузиться; около этого же времени прибыл второй угольщик, и на *Инфлексибле* тоже началась погрузка. Только *Карнарвон* и *Кент* (из которых последний еще не принял угля) находились в готовности к бою. *Корнуол* и *Македония* (*Macedonia*) (вооруженный пароход) не начинали грузиться, *Бристол* стоял без паров, а *Глэзго* ремонтировал машины. При этих обстоятельствах в 7 ч. 50 м. утра наблюдательный пост донес о двух неизвестных кораблях, приближавшихся с юга.

6 ноября Шпее пришел в Мас-а-Фуэра после короткой стоянки в Вальпарайзо (Valparaiso), а затем пошел на юг, задержав по пути британский пароход и захватив на нем документы, указывавшие британские тайные базы снабжения углем. 26 ноября он вышел из тайной базы у побережья Чили в заливе Пенас (Penas), где он принял уголь и уравнял боевой запас на обоих броненосных крейсерах, в результате чего на каждом оказалось по 445 выстрелов 210-*мм* калибра и по 1 100 выстрелов 150-*мм.* При эскадре Шпее находились также 3 вспомогательных и госпитальных судна; четвертое вспомогательное судно было послано в Пунта Аренас (Punta Arenas) в Магеллановом проливе, а пятое— в Кальяо (Callao); вооруженный пароход *Эйтель Фридрих* (*Eitel Friedrich*) получил приказание непрерывно работать по радио около Мас-а-Фуэра, чтобы создать впечатление, что силы Шпее находятся там. 3 ноября Шпее узнал от германского штаба, что британские торговые пути в Атлантическом океане охраняются крупными силами, так что крейсерские операции могут производиться там только группами крейсеров. Крейсерские операции в Тихом океане были признаны малообещающими. Все германские силы должны были сосредоточиться и стараться прорваться в Северное море. К западу от Исландии была приготовлена секретная база.

---

[1] Verner, стр. 50.

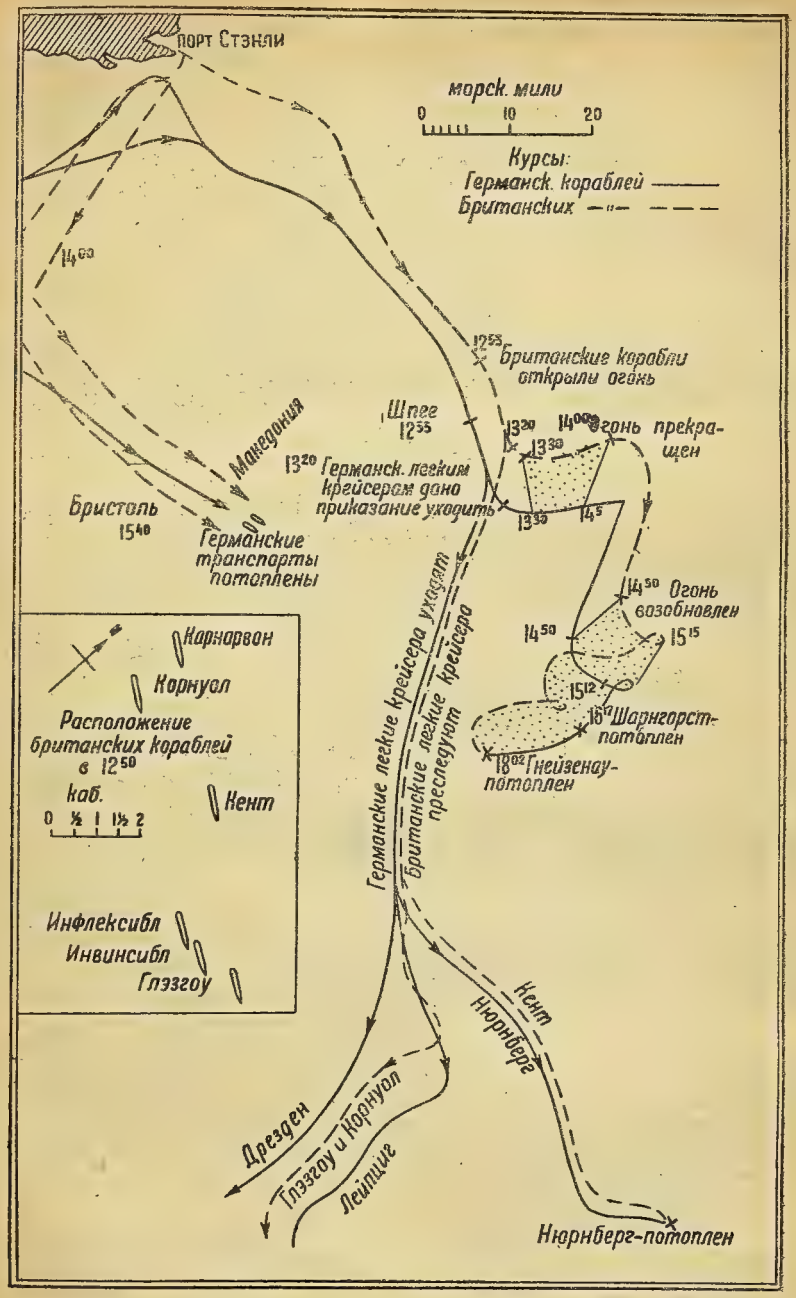
Поэтому Шпее отдал распоряжение германским агентам сосредоточить запасы угля в базах на восточном побережье Южной Америки. Никаких известий о приближении Стэрди у него не было. Наоборот—ему сообщали, что англичане ушли с Фалкландских островов в Южную Африку. Ни одной радиограммы британских кораблей перехвачено не было. Стэрди строго и умело поддерживал радиодисциплину. Шпее решил разрушить британскую базу на Фалкландских островах, захватить имевшееся там топливо и взять в плен британского губернатора в качестве заложника за германского генерал-губернатора островов Самоа, взятого англичанами. 2 декабря немцами был захвачен у мыса Горн канадский парусник *Дроммьюр* (*Drummuir*) с грузом 2 750 *т* кардифского угля и уведен в уединенную бухту на Огненной земле (Tierra del Fuego), где уголь был перегружен на германские корабли; но это заняло несколько дней, и до 6 декабря Шпее не мог выйти. Случайность задержала его как раз на столько времени, сколько требовалось противнику для того, чтобы достигнуть района действий.

Некоторые из германских офицеров, в том числе командир *Гнейзенау* Меркер, считали, что было бы разумнее избежать Фалкландских островов, но Шпее был непреклонен в своем решении напасть на них, что свидетельствует о большой опрометчивости. *Гнейзенау* и *Нюрнберг* должны были начать действия. Вследствие ошибки в счислении эти два корабля пришли к порту Стэнли с опозданием на час, так что тактические ошибки усугубили стратегический промах. 8 декабря в 8 ч. 30 м. они увидели низкие холмы, окаймляющие гавань с юга, и поднимающийся дым; затем, по мере их приближения, дым становился все гуще и гуще, так что над всей гаванью навис черный туман. Это обстоятельство не встревожило немцев: они приписали его тому, что англичане уничтожают склады топлива, точь в точь как несколько недель тому назад делали французы в Папити.

В 9 час. наблюдатели на германских кораблях донесли о присутствии в гавани неприятельских кораблей, и некоторым офицерам показалось, что они видят треногие мачты—верный признак линейных крейсеров в те дни. Однако Меркер не заметил треног; он думал, что там находятся только четыре старых линейных корабля и броненосных крейсера с парой легких крейсеров, и спокойно шел в осиное гнездо.

В 9 ч. 25 м., когда *Гнейзенау* приблизился на дистанцию огня, перед ним встали два водяных столба, и из гавани донесся грохот выстрелов тяжелых орудий. Это открыл огонь *Канопус*. Меркер приготовился отвечать, но в это время Шпее поднял ему сигнал не вступать в бой, а полным ходом уходить на северо-восток, подняв пары во всех котлах. Шпее очевидно должен был иметь представление о том, что должно было произойти, так как он отделил свои транспорта и госпитальное судно *Зейдлиц*. В 10 час. немцы ясно увидели треногие мачты, двигающиеся в гавани по направлению к морю. Немцы не знали, что они захватили противника неготовым, в исключительно неблагоприятный для него момент, а поэтому у них не было иного выхода, кроме бегства.

Придя на Фалкландские острова, Стэрди выработал план, которым, повидимому, предусматривалось, что 2 линейные крейсера вместе с тихоходным *Карнарвоном* должны будут вести бой с 2 германскими броненосными крейсерами, в то время как остальные британские корабли



Карта 4. Бой у Фалкландских островов 8 декабря 1914 г.

(броненосные крейсера *Кент* и *Корнуол* и легкие крейсера *Глэзго* и *Бристол*) расправлялись бы с 3 легкими крейсерами Шпее. В 8 ч. 14 м. Стэрди поднял своим кораблям сигнал приготовиться сняться с якоря. Это был тревожный момент: немцы могли атаковать британские корабли при выходе из гавани, прежде чем главные силы успели бы выйти. Но в 9 ч. 30 м. немцы повернули и стали уходить, и англичане устремились в погоню. В начале 11-го часа оба линейные крейсера уже вышли из гавани. Видимость была изумительная; море спокойное и ослепительно голубое; дул легкий северо-западный ветер.

Полчаса спустя был поднят сигнал общей погони, означающий, что каждому кораблю предоставляется свобода действий. Лучшему ходоку, крейсеру *Глэзго*, было приказано поддерживать соприкосновение с немцами. Линейным крейсерам потребовалось порядочно времени, чтобы довести свой ход до полного, а так как Шпее находился в 19 милях от них, англичане, которые делали 24 узла против немецких 18, смогли сблизиться на дистанцию огня только по прошествии некоторого времени. В 10 ч. 48 м. англичане убавили ход, чтобы уменьшить дымность. Около 11 ч. 10 м. Стэрди сигналом передал на *Инфлексибл*, которому было приказано держаться у него на правой раковине (справа за кормой), что он уменьшил ход до 19 узл., а в 11 ч. 26 м. приказал всей эскадре итти 20-узловым ходом, что вызвало некоторое удивление; это было нарушением великого принципа Нельсона и Фишера „не терять ни часа“ [1]. Около этого же времени он приказал *Бристолю* и *Македонии* „уничтожить транспорта“ (или 3 вспомогательные судна), которые выделил Шпее. Во время этого перерыва команды обоих эскадр обедали, а англичане переодевались из угольного платья в чистое.

В 12 ч. 50 м. Стэрди прибавил ход, доведя его до 25 узл., и приказал *Инфлексиблю* оттянуть от *Инвинсибля* на 5 каб. (ок. 1 *км*) и начать бой. Первый выстрел в этот день *Инфлексибл* дал по *Лейпцигу* из передней 305-*мм* башни с дистанции 80 каб. ($14^1/_2$ *км*). *Инвинсибл* выпустил несколько снарядов по этому же кораблю, который вскоре повернул на юг вместе с остальными германскими легкими крейсерами согласно приказу Шпее, отданному в 13 ч. 20 м., — разойтись в разные стороны и уходить. *Кент*, *Корнуол* и *Глэзго* бросились за ними в погоню. Сам Шпее, видя, что о бегстве не может быть и речи, решил принять бой своими большими крейсерами. *Шарнгорст* на несколько минут вступил концевым — почетный пост — и изменил курс с *SO* на *NO*, с тем чтобы дым из своих труб не мешал комендорам.

В 13 ч. 30 м. начался бой. Предельная дальность огня британских орудий была $82^1/_2$ — 85 каб. (ок. 15 — $15^1/_2$ *км*), дистанция действительного огня — 60 — 70 каб. (ок. 11 — 13 *км*). На обоих германских кораблях носовые и кормовые башни (по два 210-*мм* орудия в каждой) имели предельную дальность — 82,5 каб. (ок. 15 *км*), 152-*мм* казематные орудия — дальность 75 каб. ($13^3/_4$ *км*), а по два 210-*мм* казематных с каждого борта обоих кораблей — $67^1/_2$ каб. (ок. $12^1/_2$ *км*). Немцы были на всех дистанциях уязвимы для 305-*мм* орудий англичан: британские же линейные крейсера имели броню, непроницаемую для 210-*мм* снарядов на дистанции 70 каб. (ок. 13 *км*), а на меньшей — для 152-*мм*.

---

[1] Принцип Наполеона: „activitè, activitè, vitesse!“.

Стэрди решил не сближаться немедленно на дистанцию решительного боя, на которой расход боевого запаса был бы наименьшим и которая обеспечивала бы ему быструю победу. Причинами были желание избежать хотя бы малейшего повреждения своих линейных крейсеров и высокая артиллерийская репутация его двух противников. В бою на предельной дистанции риск получить повреждения для его кораблей отсутствовал, но зато расход снарядов почти наверняка должен был быть огромным[1]. Сначала *Инвинсибл* стрелял по *Гнейзенау*, а *Инфлексибл* по *Шарнгорсту*, поменявшись целями, когда германские корабли изменили свое расположение. Артиллеристы Шпее с третьего залпа попали в *Инвинсибл* (в 13 ч. 44 м.). Расстояние уменьшилось до 60 каб. (ок. 11 *км*), и германские 152-*мм* орудия были введены в дело, почему Стэрди увеличил дистанцию сначала до 80 каб. (ок. $14^1/_2$ *км*), а затем вышел за пределы дальности огня: около 14 час. обе стороны прекратили огонь. Шпее в последней попытке спасти свои корабли круто повернул на юг, направляясь в воды, где можно было ожидать туманов, шквалов и пасмурную погоду. За этот начальный период стрельба англичан была плоха; в *Гнейзенау* было только 2 попадания, примерно столько же в *Шарнгорст*, и ни один корабль не был серьезно поврежден. Разрушительная сила британских 305-*мм* снарядов оказалась много меньше, чем можно было ожидать.

Около 14 ч. 50 м. англичане снова сблизились до $82^1/_2$ каб. (ок. $15^1/_4$ *км*) и возобновили стрельбу. Бой сделался жарким, дистанция упала до 60 каб. (ок. 11 *км*), и Стэрди не допускал дальнейшего уменьшения, чтобы не дать немцам возможности действительным образом использовать орудия среднего калибра. Попадания в германские корабли участились. *Гнейзенау*, который в первый период боя потерял только 1 убитого и 10 раненых, теперь жестоко пострадал. Весь его корпус вздрагивал от ударов британских тяжелых снарядов, и во многих частях корабля вспыхивали пожары. Он получил крен на левый борт. *Шарнгорст* также сильно страдал от огня. Всплески от падавших в воду британских снарядов заливали пробоины в бортах германских кораблей и не давали пламени вполне овладеть кораблями. Стрельба англичан была бы лучше, если бы Стэрди не держал *Инфлексибл* в густом дыму из труб *Инвинсибля*. Около 15 ч. 15 м. *Инфлексибл* стал на несколько минут головным и стрелял лучше, так как Стэрди круто повернул влево, но вскоре он повернул обратно, и *Инфлексибл* снова был поставлен в тяжелые условия и стал зря тратить свои ценные снаряды. В 15 ч. 27 м. расстояние уменьшилось до 60 каб. (ок. 11 *км*), и *Шарнгорст* был явно близок к концу: он осел на 1 *м*, на нем бушевали большие пожары, но тем не менее он доблестно и энергично продолжал действовать своей артиллерией.

Англичане были поражены стойкостью немцев и регулярностью и быстротой их залпов. В 16 час. Шпее, который в пылу боя успел передать Меркеру сигналом, что последний был прав, высказываясь против плана нападения на Фалкландские острова, приказал *Гнейзенау* уходить, если он сможет. После этого Шпее повернул свой флагманский корабль

---

[1] В Ютландском бою немцы оказались, однако, в состоянии уничтожить корабли равного класса на больших дистанциях с очень небольшим расходом боевого запаса.

и пошел на англичан, вероятно с целью пустить в ход торпеды. Только одна из четырех труб *Шарнгорста* осталась стоять; он имел большой и все возраставший крен на левый борт; его кормовая часть была в огне. В 16 ч. 04 м., дав последний залп из своей носовой башни, он стал медленно переворачиваться, короткий промежуток времени пролежал на борту с вращающимися винтами и наконец скрылся под водой носом вперед. Так как бой продолжался, 3 британских крейсера — *Инвинсибл, Инфлексибл* и *Карнарвон* — не могли подать помощи команде *Шарнгорста*; они находились далеко от места, где исчез *Шарнгорст*, а вода была так холодна, что едва ли что-либо можно было сделать, если бы здесь даже не было *Гнейзенау*, с которым надо было продолжать бой. Можно пожалеть о том, что *Карнарвону* не было приказано попытаться хоть чем-нибудь помочь столь доблестному противнику; однако таков закон морской войны: сначала уничтожить неприятеля и только затем спасать людей. С *Шарнгорста* не спасся ни один человек.

Конец *Гнейзенау* был на некоторое время отсрочен при той спокойной, напоминающей учебную, стрельбе, которую теперь вел по нему Стэрди. Временами кроме линейных крейсеров его обстреливал и *Карнарвон*, и в 16 ч. 45 м. снарядом, попавшим вероятно с последнего, был поврежден рулевой привод *Гнейзенау*, который под градом снарядов начал описывать циркуляции. Его сопротивляемость ужасному огню была поразительна; особенно надо отметить, что ни на одном из германских кораблей не было таких взрывов огнеприпасов, какие происходили на кораблях эскадры Крэдока. Около 17 ч. 30 м. он держался на воде в виде разбитого остова; бо́льшая часть его кочегарок была затоплена, все пушки, кроме одной, приведены в негодность, боевой запас почти иссяк, на нем бушевали пожары, и из его команды оставалось в живых только 300—350 человек. Англичане прекратили огонь и начали подходить к нему медленно и осторожно, так как на нем все еще развевался германский флаг, а еще в 17 ч. 25 м. он выпустил торпеду. В 17 ч. 40 м. оставшиеся в живых собрались на куче железного лома и обломков — все что осталось от его палубы. В тишине, наступившей после грохота боя, прозвучало троекратное „ура“, и корпус *Гнейзенау* стал опрокидываться на правый борт. Командир Меркер отдал приказание открыть кингстоны и взорвать корабль. В 18 час. *Гнейзенау* лежал вверх килем, а затем исчез после героического боя навсегда, погружаясь кормой.

Хотя в южном полушарии было лето, но вода там охлаждается айсбергами из Антарктики и холодными течениями от полярного континента; температура воды была всего лишь 6 — 7° выше нуля. Прошло некоторое время до того, как смогла быть оказана помощь погибающим, так как во время боя много шлюпок у англичан было повреждено. 108 немцев было подобрано шлюпками *Инвинсибля*, 62 подобрал *Инфлексибл* и 17—*Карнарвон*, но многие из них умерли от истощения и разрыва сердца. В числе погибших на 2 германских кораблях был Шпее и один из его сыновей (другой погиб на *Нюрнберге*) и оба командира. Погода изменилась — как раз перед тем, как затонул *Гнейзенау*, пошел легкий дождь; если бы он начался двумя или тремя часами раньше, он помог бы германским кораблям уйти — факт, который показывает опасность промедления с нанесением решительного удара.

Так кончился бой между гигантами и карликами.

Вот результаты боя:

Британская эскадра достигла полной победы через 4 часа после открытия огня.

Корабли	Водоизмещение в *т*	Выпущено снарядов	Попадания	Убитые	Раненые	Пленные	Бортовой залп в *кг*
Британские:							
Инвинсибл	17 250	ок. 630	22	0	1	—	3 084 [1]
Инфлексибл	17 250	560	3	1	2	—	3 084 [1]
Карнарвон	10 850	?	0	0	0	—	408
Всего	45 350	—	25	1	3	—	6 576
Немецкие:							
Шарнгорст	11 420	Неизвестно		ок. 860	—	—	886
Гнейзенау	11 420	ок. 1 000	30	680	—	187	886
Всего	22 840	—	—	1 540	—	187	1 772

Этот бой разыгрался между кораблями, неравноценными по классу, а потому не представляет большого тактического интереса. Англичане имели подавляющее превосходство в скорости, весе залпа и водоизмещении. Своим успехом они обязаны в значительной мере Фишеру и Чёрчилю, которые приготовили такой потрясающий сюрприз для германского командующего и сумели смело использовать свои ресурсы. Отправка линейных крейсеров была без сомнения одним из самых выдающихся маневров за войну, и она принесла британскому флоту единственную решительную морскую победу в эскадренном бою. Фишер был недоволен громадным расходом боевого запаса на британских кораблях, но, принимая во внимание обстановку, качество стрельбы германских кораблей и огромную ценность, которую имели 2 линейных крейсера, было, конечно, благоразумнее не рисковать. Руководство Шпее Фишер считал великолепным, исключая необдуманный набег на Фалкландские острова.

Что касается попаданий в британские корабли, то *Инвинсибл* получил 2 попадания ниже ватерлинии, не причинившие существенного вреда. Одна из трех ног его фокмачты была перебита, однако устойчивость мачты от этого серьезно не пострадала. Один 210-*мм* снаряд попал между орудиями передней башни, где толщина брони была 305-*мм*, и не пробил ее. Кают-компания была совершенно разворочена 2 снарядами, и 210-*мм* снарядом был срезан ствол 102-*мм* орудия. Повреждения выглядели крайне серьезными, но нисколько не отозвались на боеспособности корабля; так как команда находилась за броней, то потерь не было. Попадания в *Инфлексибл* были еще менее значительны: он был так скрыт дымом *Инвинсибля*, что немцы не могли вести по

[1] Фактически без опасных сотрясений корпуса корабля на борт могло стрелять только шесть 305-*мм* орудий из восьми. Это уменьшало вес залпа линейных крейсеров до 2 313 *кг* у каждого, или до 5 035 *кг* у всего британского отряда.

нему огня. *Карнарвон* большую часть боя вполне благоразумно держали вне сферы огня, и потому он не пострадал совершенно.

На *Шарнгорсте* погибли все, никаких сведений о полученных им попаданиях не осталось, но, как стало известно от спасшихся с *Гнейзенау*, он получил большую пробоину в правом борту. На *Гнейзенау* бо́льшая часть британских снарядов падала отвесно и, пробивая верхнюю палубу, посылала осколки вниз и постепенно выводила из действия орудия. Так 1 снаряд повредил и правое и левое передние казематные 210-*мм* орудия, пробив броневую палубу и разорвавшись в каземате. Заряды в кранцах воспламенились, и все в переднем каземате, исключая двух, были убиты. Было 3 прямых попадания в казематную броню (152-*мм*); снаряды проникли внутрь и произвели большие разрушения; третий снаряд броню не пробил, но отколол кусок броневой плиты. Наконец имелось не меньше 6 тяжелых попаданий ниже ватерлинии, одно из которых вывело из действия машину правого борта, а второе вызвало затопление кочегарки № 1 и крен в 7°. Корабль трудно было выправить, потому что он принял много воды, но крен все-таки был уменьшен до 5°. Рулевой привод был выведен из действия снарядом, который вдавил броневую палубу и заклинил его, не пробив самой палубы. Много попаданий было в небронированные части корабля; были разрушены главный и запасный лазареты, причем погибло много из находившихся там раненых.

В то время как линейные крейсера расправлялись с германскими броненосными крейсерами, между остальными британскими и германскими крейсерами разыгрались два отдельных столкновения. *Дрезден*, шедший со скоростью 22—23 узла, вышел в голову и направился к югу. У него был такой большой расход угля, что он должен был как можно скорее пополнить свой запас, и мог надеяться сделать это только у берегов Огненной земли. *Нюрнберг* и *Лейпциг* легли на *SO*, чтобы иметь возможность соединиться со Шпее, если бы тому удалось уйти. Оба были в плохом состоянии. За ними погнались легкий крейсер *Глэзго* и броненосные крейсера *Кент* и *Корнуол* (у каждого по девять 152-*мм* орудий в бортовом залпе). Чтобы наверняка уничтожить немцев, было необходимо, чтобы каждый британский крейсер выбрал себе один из германских сообразно своей собственной скорости хода. *Глэзго* был самый быстроходный и превосходил скоростью *Дрезден*; 2 другие корабля несколько устарели, но когда-то и они делали 23 узла. Германские легкие крейсера могли пробить броню английских броненосных только на самых коротких дистанциях. *Глэзго* не имел такой защиты и, ввиду ограниченного числа действительно быстроходных легких крейсеров в британском флоте, был одной из наиболее ценных боевых единиц.

Глэзго погнался за *Дрезденом*, и они быстро оставили 4 остальных корабля позади, однако в самом начале погони *Глэзго* уменьшил ход с тем, чтобы напасть на концевой корабль *Лейпциг*, предполагая, что *Кент* и *Корнуол* не будут в состоянии настигнуть немцев и что все германские корабли уйдут. Германская официальная история резко критикует такой образ действий как недостаточно энергичный и приписывает его боязни боя с *Дрезденом* один на один, несмотря на то, что последний значительно уступал *Глэзго* в силе артиллерии. Британская официальная история не упоминает об этом мнении, но неизвестно, не выполнял ли *Глэзго* план, предписанный ему Стэрди.

В 14 ч. 53 м. *Глэзго* открыл огонь по *Лейпцигу* с расстояния 60 каб. (ок. 11 *км*); германский корабль отвечал безрезультатно и в 15 ч. 13 м. получил первое попадание, за которым последовал ряд других; его ход уменьшился. Вскоре после 16 ч. 00 м. *Корнуол* сблизился настолько, что смог открыть огонь; *Кент* присоединился было к нему, но вскоре ушел в погоню за *Нюрнбергом*.

Надводный борт *Лейпцига* медленно, но верно расстреливался в куски подавляющим огнем *Корнуола* и *Глэзго*, но он все же оставался на плаву. В 19 час. весь его наличный боевой запас был израсходован, все орудия приведены в негодность, обе оконечности корабля ярко пылали. В 19 ч. 20 м. его командир отдал приказание затопить корабль, но не поднял белого флага. В это время на нем произошло несколько взрывов; англичане, прекратившие было огонь, снова его возобновили, приняв взрывы за выстрелы из орудий. Только в 21 ч. 23 м. он скрылся под водой, унося с собой своего командира. Из ледяной воды удалось спасти только 18 человек. Англичане имели только легкие повреждения.

Лейпциг затонул после пятичасовой с перерывами стрельбы.

	Тонн	Выстрелов	Попаданий	Убитых	Раненых	Пленных	Бортовой залп в *кг*
Глэзго	4 820	?	2	1	4	—	161
Корнуол	9 800	?	18	0	0	—	408
Всего	14 620	?	20	1	4	—	569
Лейпциг	3 200	?	50?	280	—	18	79

Ввиду громадного превосходства британских сил изучение этого боя не представляет большого тактического интереса. Возникает только один вопрос по поводу правильности образа действий *Глэзго*. По мнению немцев, принудив *Лейпциг* вести бой с *Корнуолом*, *Глэзго* мог пойти в погоню за *Дрезденом*, прежде чем тот скрылся; он этого не сделал. В первый период боя между *Глэзго* и *Лейпцигом* *Дрезден* оказывал некоторую помощь своему товарищу.

Кент был плохой ходок и имел малый запас угля, но в погоне за *Нюрнбергом* его машинная команда и кочегары совершили чудеса, доведя скорость хода, как говорят, более чем до 23 узл. В 17 час. *Нюрнберг* открыл огонь, но *Кент* дал первый выстрел только в 17 ч. 10 м.; из-за его устарелых орудийных установок это был недолет. В это время котлы *Нюрнберга* начали сдавать, и в 17 ч. 45 м. маленький германский корабль храбро повернул, чтобы вступить в бой с британским броненосным крейсером, втрое большего водоизмещения. Теперь *Кент* мог с дистанции 30 каб. (ок. $5^1/_2$ *км*) действовать всеми девятью 152-*мм* орудиями борта; он старался держаться впереди траверза *Нюрнберга*, чтобы избежать торпедного выстрела, и продолжал сближаться. Надводная часть германского крейсера была разрушена его огнем, но до

19 ч. 27 м. тот все еще был на плаву. Только 7 чел. из его команды удалось спасти из ледяной воды, и ужас происходившего усугублялся тем, что на погибающих нападали громадные альбатросы, носившиеся низко над водой.

Кент получил 38 попаданий, не отразившихся существенно на его боевых или мореходных качествах. Его потери, которых было больше, чем на других британских кораблях, произошли от разрыва снаряда, попавшего в левый каземат и воспламенившего огнеприпасы. Из раненых двое впоследствии умерли. В техническом отношении *Кент* показал себя с лучшей стороны, и тактические действия его были правильны, хотя он обладал таким преимуществом сил, что в исходе боя не могло быть сомнения.

Вот цифры.

Нюрнберг был потоплен примерно через 2 часа с момента открытия огня:

	Тоннаж	Попадания	Убитых	Раненых	Пленных	Вес бортового залпа в *кг*
Кент	9 800	38	4	12	—	408
Нюрнберг	3 396	?	290	0	7	79

Во время боя радиостанция *Кента* была повреждена, и он не мог донести Стэрди о своем успехе.

Легкий крейсер *Бристол* и вооруженный пароход *Македония* получили от Стэрди приказание потопить транспорты, которые, как предполагалось, следовали за Шпее и были замечены с Фалкландских островов.

В 15 ч. 30 м. британские корабли обнаружили 2 германских вспомогательных судна—*Баден* (*Baden*) и *Санта-Изабел* (*Santa Isabel*) с грузом нефти, угля и различных запасов. Все это отлично пригодилось бы Стэрди, но старший из британских командиров, ничего не донеся адмиралу, пустил ко дну оба эти ценные приза. Так неудачно кончился день, отмеченный крупным успехом англичан. Германское госпитальное судно *Зейдлиц* скрылось и впоследствии было интернировано.

Так как *Дрездену* дали ускользнуть (обстоятельство, о котором правильно или неправильно Фишер всегда сожалел), Стэрди потратил несколько дней на его розыски; после того как Стэрди вернулся в Европу, полдюжины британских кораблей продолжали эту погоню, в то время как *Дрезден* укрывался в уединенных гаванях Чилийского побережья. В конце концов 14 марта 1915 г. он был обнаружен в Кемберлэндском заливе (Cumberland Bay), Мас-а-Тиера (Mas-a-Tierra), в Чилийских водах и был здесь потоплен крейсерами *Глэзго* и *Кентом*, в то время как значительная часть его команды была на берегу. Он не мог вести действительного огня, и это дело нельзя назвать боем. Он потерял 8 убитыми и 29 ранеными. Как захват *Флориды* военным кораблем США *Уочусет* (*Wachusett*) и *Решительного* — японскими

эскадренными миноносцами, этот поступок был нарушением международного права. Но это было сделано из опасения, что нейтральная держава не окажется достаточно сильной, чтобы интернировать корабль одной из воюющих сторон, находившийся в ее водах. Германские крейсера и вспомогательные суда неоднократно нарушали условия, изложенные в Чилийской декларации о нейтралитете, и на несколько месяцев превратили гавани Чили в базы для своих кораблей.

Глава 4

Германская война против торговли. — Действия *Карльсруэ*. — Потопление *Кайзер Вильхельм дер Гроссе* и *Кап Трафальгар*. — *Кёнигсберг* и *Пегасус*. — Крейсерство *Эмдена*. — Потопление *Жемчуга*. — Гибель *Эмдена* у Кокосовых островов. — Его тяжелые потери. — Бомбардировка бельгийского побережья. — Подводные лодки в Английском канале. — Гранд-Флит теряет *Одэшес*.

В предположении, что война скоро окончится благодаря быстрому разгрому Франции, немцы недостаточно готовились к действиям против морской торговли союзников. Они подготовляли тайные базы для снабжения углем, но в начале войны, как это ни странно, их агенты оказались без денег. Выше уже упоминалось о колебаниях германского правительства, которое в период напряженных отношений противилось высылке в море значительного количества вспомогательных крейсеров. Таким образом в силу ряда причин британский торговый флот не подвергся тем сильным нападениям, которых можно было ожидать.

Это было счастьем для англичан, так как принятых ими мер предосторожности было совершенно недостаточно. Накануне войны штаб был совершенно не в состоянии стеречь германские крейсера, находившиеся на заграничных станциях, и расположить вблизи от них для слежки за ними более быстроходные и сильные британские корабли. Кораблей не хватало, а проводить слежку, как оказалось на практике, было вовсе не так легко. Так, например, эскадра Шпее исчезла из поля зрения англичан еще за несколько недель до объявления войны. Главными оборонительными мерами, принятыми британским штабом, были отправление британских крейсеров в узловые районы морских путей, а затем изменение самих путей.

Для обеспечения своей торговли первой задачей англичан было уничтожение разгуливавших на свободе германских крейсеров, не считая эскадры адм. Шпее, действия которой только что были рассмотрены.

Такими крейсерами были: в Атлантическом океане — легкий крейсер *Карльсруэ* (*Karlsruhe*) (бортовой залп из шести 105-*мм* орудий, 29,3 узл.), вспомогательный крейсер *Кайзер Вильхельм дер Гроссе* (*Kaiser Wilhelm der Grosse*) (бортовой залп в три 105-*мм*, 23 узл.), а с конца августа — вспомогательный крейсер *Кап Трафальгар* (*Cap Trafalgar*) (бортовой залп в два 105-*мм* и несколько пулеметов), который был превращен в военный корабль в открытом море, что явилось нарушением старых обычаев морской войны[1]. В Восточной Африке находился легкий

[1] Превращение торговых судов в военные считается буржуазным международным правом допустимым при соблюдении известных условий, установленных 7-й Гаагской Конвенцией 1907 г. (напр. только в порту). По вопросу об осуществлении этого превращения в открытом море соглашения на Гаагских конференциях 1907 г. и 1909 г.

крейсер *Кёнигсберг* (*Königsberg*) (бортовой залп в пять 105-*мм* орудий, 24,1 узл.) и на Дальнем Востоке легкий крейсер *Эмден* (*Emden*) (пять 105-*мм* орудий, 24,5 узл.). Кроме того было еще несколько малых или старых кораблей, которые не приняли участия в войне, хотя при лучшем руководстве со стороны германского командования они могли причинить много хлопот.

Против этих немногих германских кораблей британский флот располагал крупными эскадрами, состоявшими, однако, по большей части из старых и тихоходных кораблей. В восточной части Атлантического океана находились 11-я и 9-я эскадры крейсеров, состоявшие из старых броненалубных крейсеров и прикрывавшие европейские оконечности торговых путей. В западной части Атлантического океана находилась 4-я эскадра крейсеров Крэдока, состоявшая в начале из броненосных крейсеров *Сэфолк* (*Suffolk*), *Бёрвик* (*Berwick*), *Эссекс* (*Essex*) и *Ланкастер* (*Lancaster*) и современного легкого крейсера *Бристол*. Позднее она была заменена 6-й эскадрой крейсеров, состоявшей из броненосных крейсеров *Гуд Хоуп*[1], *Кинг Алфред* (*King Alfred*), *Левэйатан* (*Leviathan*). В центральной части Атлантического океана находилась 5-я эскадра крейсеров в составе броненосных крейсеров *Карнарвон, Корнуол, Кемберленд* (*Cumberland*), *Монмаут*, а у мыса Доброй Надежды и в Ост-Индии находилось небольшое количество устаревших крейсеров. Эти старые корабли могли бы сослужить гораздо большую службу, если бы была принята система конвоирования караванов, но Адмиралтейство не решилось принять ее, так как в торговом флоте ее считали опасной для национальных интересов. В британском флоте не было в это время крейсера достаточно быстроходного, чтобы догнать *Карльсруэ*, а на морской станции мыса Доброй Надежды — ни одного корабля, который мог бы не отстать от *Кёнигсберга*. Сильно ощущалось недостаточное строительство быстроходных легких крейсеров перед войной, и англичане должны благодарить судьбу за то, что это не повлекло за собой еще более гибельных последствий.

Интересны действия *Карльсруэ*. 6 августа он был замечен кораблями Крэдока *Сэфолк* (*Suffolk*) и *Бристол* около Багамских островов (Bahamas). *Сэфолк* погнался за ним, но скоро отстал. Однако *Бристол* сблизился с *Карльсруэ* до 30 каб. (около $5^1/_2$ тыс. *м*) и открыл по нему огонь; оба корабля вступили в перестрелку, сделав приблизительно по 80 выстрелов каждый. *Карльсруэ* не попал в *Бристол* потому, что условия освещения были в высшей степени неблагоприятны для германских комендоров, а стрельба *Бристоля* была одинаково неудачной без достаточных к тому причин. Британский крейсер имел некоторое преимущество, если не в водоизмещении и мощности машин, то в весе залпа[2], но стрельба его была недостаточно хороша, чтобы остановить противника, а скорость хода упала до 18 узл. — на 8 узл. ниже номинальной. Вследствие плохой стрельбы *Бристоля* и потери им хода, гер-

---

достигнуто не было: Германия, Россия и Франция стояли за допустимость этого, большинство же государств с Великобританией во главе было против. Последнюю точку зрения и высказывает автор. — *Прим. ред.*

[1] Впоследствии был переведен в подчинение Крэдока.

[2] *Бристол* — 4 820 *т*, вес бортового залпа 161 *кг* (73 *кг*—по носу), 26,8 узл., спущен в 1910 г. *Карльсруэ* — 4 822 *т*, вес бортового залпа 95 *кг* (63 *кг*—по носу), 29,3 узл., спущен в 1912 г.

манский корабль смог уйти. У *Карльсруэ* в этот момент топливо было на исходе: он имел только 112 *т* угля и 31 *т* нефти, вместо полного запаса в 1 320 *т* угля и 190 *т* нефти. Если бы британские корабли смогли продолжать преследование немного дольше, *Карльсруэ* был бы уничтожен.

Карльсруэ ушел с большими приключениями и больше ни разу не подвергался опасности. В его операциях ему, как и большинству германских крейсеров, очень способствовал беспрерывный радиообмен между британскими крейсерами, которые его искали. Последние выходили в открытое море, словно сообщая всем „Вот и я", благодаря чему *Карльсруэ* легко избегал их. Германская официальная история строго критикует беспечность британских командиров [1], хотя нужно сказать, что германские командиры в Северном море и в особенности германские подводные лодки проявляли совершенно такую же беспечность. На этот вопрос надо обратить самое серьезное внимание, так как без всяких преувеличений можно сказать, что в мировую войну обе стороны были склонны через радио открывать свое местонахождение противнику [2] и [3].

Карльсруэ действовал у северо-восточных берегов Бразилии, и его действия имели историческое значение, так как именно он начал „голодную войну". 21 сентября он захватил голландский пароход *Мария* (*Maria*) с грузом в 6 000 *т* пшеницы, шедший из Портлэнда (штат Орегон) в Белфаст (Belfast) и Дэблин (Dublin) и потопил это нейтральное судно под тем предлогом, что пшеница является контрабандой [4].

Этот поступок был поддержан решением германского призового суда, что делает совершенно бессмысленным германские протесты против бесчеловечности блокады Германии англичанами. Уничтожение нейтрального судна в море без предъявления ему обоснованных обвинений было нарушением установленных правил войны на море [5].

В общем *Карльсруэ* захватил 17 британских и 1 голландское судно, всего 76 609 *т*, оцененных вместе с грузом в 1 500 000 фунтов стерлингов. Из них 14 было потоплено, а 3 превращено во вспомогательные суда.

Крэдок совершенно разумно указывал Адмиралтейству, что погоня за этим быстроходным германским кораблем с коллекцией британских старых черепах не может быть успешной, но если бы он поддерживал

---

[1] „Kreuzerkrieg" („Крейсерская война"), т. II, стр. 269.

[2] Однако англичане использовали добытые по радио сведения гораздо быстрее, чем это признает германская официальная история. Nordsee, т. V, стр. 281, 387.

[3] Отсутствие дисциплины в пользовании радиотелеграфом во время операций („радиоболтовня") в равной степени было присуще всем воюющим. Особенно злоупотребляли этим германское командование и корабли в Балтийском море, где после захвата на крейсере *Магдебург* секретных шифров и сигнальных сводов русские получили возможность быть в курсе дела всех намерений, передвижений и расчетов противника, расшифровывая перехваченные радио. — *Н. Н.*

[4] „Kreuzerkrieg" („Крейсерская война"), т. II стр. 286.

[5] В отношении уничтожения захваченного приза норм в буржуазном международном праве не имеется. Лондонская декларация 1909 г. (не ратифицированная целым рядом государств, в том числе Великобританией) устанавливает недопустимость уничтожения нейтрального судна в ст. 48, но в следующей статье говорит: „По исключению нейтральное судно, захваченное судном воюющего и подлежащее конфискации, может быть уничтожено, если исполнение ст. 48-й может быть сопряжено с опасностью для военного судна или для успеха операций, которыми оно в то время занято". — *Прим. ред.*

строгую радиодисциплину, которую впоследствии обеспечил Стэрди, *Карльсруэ* мог бы быть потоплен в первые же дни охоты за ним.

4 ноября, когда *Карльсруэ* находился в 350 милях к востоку от британского острова Тринидад (Trinidad) в Вест-Индии, в 18 ч. 30 м. в носовой части корабля раздался грохот взрыва, за которым последовало еще несколько взрывов. Вся носовая часть была оторвана, вероятно от самопроизвольного взрыва одного из погребов; погибло 262 чел. и в том числе командир. Угольщик, сопровождавший *Карльсруэ*, спас 146 офицеров и матросов, из которых многие имели тяжелые ожоги. За время войны это был единственный случай внутреннего взрыва на германском корабле; интересно при этом, что после взрыва корма оставалась на плаву еще в продолжении 27 минут. Британский штаб не знал о гибели *Карльсруэ* в течение многих недель, и существовало предположение, что он вернулся в Германию.

Карьера *Кайзер Вильхельм дер Гроссе* закончилась быстро[1]. 26 августа, после того как он захватил 5 британских судов, его настиг в испанских водах у Золотого берега (Coast of the Rio de Oro) (у берегов Сахары) во время погрузки угля британский крейсер *Хайфляйер* (*Highflyer*), который предложил ему сдаться. Командир германского корабля стал уверять, что он находится в нейтральных водах, в которых он стоял уже 9 суток, совершенно не считаясь с обычаями и законами морской войны[2]. Ему была дана полуторачасовая отсрочка, за время которой ушли его угольщики, затем *Хайфляйер* открыл огонь. 1 ч. 30 м. германский корабль отвечал на огонь, пока не истощился его боевой запас, тогда команда затопила его и скрылась на берегу. Неравенство сил было подавляющее; бортовой залп *Кайзера Вильхельма* весил 105 фунтов (43 *кг*), залп *Хайфляйера* — 600 фунтов (245 *кг*); последний был военным кораблем и имел броневую палубу. Впрочем, если верить германским сведениям, то *Кайзер Вильхельм* был только незначительно поврежден огнем британских орудий. Англичане потеряли 1 чел. убитым и 5 ранеными, немцы — двух ранеными. Испанское правительство протестовало, но, ознакомившись с обстоятельствами дела, приняло извинения англичан.

Кап Трафальгар недолго тревожил британскую торговлю. Он спасся из аргентинских вод и был вооружен в море канонеркой *Эбер*, но не захватил ни одного приза. 14 сентября вскоре после полудня британский вспомогательный крейсер *Кармания* (*Carmania*), случайно встретившись с ним у острова Тринидад, вступил с ним в ожесточенный бой. *Кармания* имела бортовой залп в четыре 120-*мм* орудия, а *Кап Трафальгар* — два 105-*мм*, да еще три автоматических 37-*мм*. Они сблизились на $17^1/_2$ каб. (ок. 3,2 *км*), на обоих вспыхнули пожары; но в 13 ч. 30 м. *Кап Трафальгар*, сильно поврежденный, стал уходить; потеряв способность управляться из-за полученных повреждений и пожара, он был затоплен своей командой, которую затем подобрал германский угольщик.

---

[1] Aye „Kreuzerjagd im Ozean“ (Айе „Охота крейсеров в океане“), Берлин, 1917 г.

[2] Пребывание военных кораблей воюющих (включая и подводные лодки) в территориальных (береговых) водах нейтральных государств признается буржуазным международным правом возможным, но с существенными ограничениями (ст. 12 — 20 13-й Гаагской конвенции 1907 г.); в частности время пребывания не должно превышать 24 часов, если в законодательстве данной нейтральной страны нет других постановлений. — *Прим. ред.*

Кармания сама горела и была близка к гибели. Она была сильно повреждена, получила 5 пробоин у ватерлинии и 74—в других местах, потеряла 9 чел. убитыми и 26 ранеными. Потери немцев неизвестны. Это был первый бой между вооруженными коммерческими пароходами.

Кёнигсберг, действовавший в водах морской станции восточной Африки, был быстроходнее всех британских крейсеров, которые находились поблизости от него. 31 июля он вышел в море и около Дарессалама (Daressalam) встретил британскую эскадру морской станции мыса Доброй Надежды — легкие крейсера *Хайясинт* (*Hyacinth*), *Астриа* (*Astraea*) и *Пегасус*. Так как война еще не была объявлена, а он шел со скоростью 22 узл., то англичане скоро остались позади. Он повернул на юг, чтобы англичане потеряли его след, и затем направился в Аденский залив, где захватил, впрочем, только 1 судно. Между тем британские крейсера *Астриа* и *Пегасус* разрушили германскую радиостанцию в Дарессаламе и захватили там и в Танге (Tanga) несколько небольших германских торговых судов. После недолгого крейсерства в Аденском заливе *Кёнигсберг* определил по работе радиостанций, что вокруг него сосредоточиваются корабли; поэтому он вернулся на юг, появился у берегов Мадагаскара, а затем укрылся в реку Руфиджи (Rufiji). 20 сентября он вышел оттуда и уничтожил старый британский крейсер *Пегасус*, стоявший в Занзибаре (Zanzibar) — слабый корабль, построенный за 17 лет до войны (водоизмещением 2 135 *т*, скорость хода 20,5 узл., бортовой залп из четырех 102-*мм* (25-фунтовых) орудий и как раз в это время производивший там ремонт своих ветхих машин. Так как германских радиопереговоров слышно не было, то англичане сделали неосторожный вывод, что *Кёнигсберга* поблизости нет. Рано утром 20 сентября германский крейсер (вес бортового залпа 57,3 *кг*) открыл огонь по *Пегасусу*, с трех залпов пристрелялся по нему и быстро разнес его в куски на дистанции, на которой его устаревшие орудия не могли даже отвечать ($38^1/_2$ каб. — ок. 7 *км*); все его орудия были приведены в негодность, и он потерял 34 чел. убитыми и 61 чел. ранеными.

Пегасус затонул; по германским сведениям перед гибелью на нем был поднят белый флаг. *Кёнигсберг* остался невредим. Немцы обстреляли также радиостанцию и на время вывели ее из строя.

Этим блестящим успехом *Кёнигсберг* закончил свою карьеру — он сразу же привлек на себя более сильные британские крейсера. *Кёнигсберг* скрылся в дельте реки Руфиджи, но 30 октября его местонахождение было открыто, и он был заблокирован превосходными силами. Река была мелководна, и британские крейсера не могли добраться до него. В начале ноября он был обстрелян крейсерами *Чэтэм* (*Chatham*), *Дартмут* (*Dartmouth*) и *Уэймаут* (*Weymouth*) (у каждого бортовой залп из пяти 152-*мм* орудий), но без результата, так как *Кёнигсберг* был невидим с моря. Чтобы заблокировать выход, англичане затопили в нем судно, но *Кёнигсберг* был уничтожен только в июле 1915 г. Против него были использованы мелкосидящие мониторы *Мёрси* (*Mersey*), *Сиверн* (*Severn*) и воздушная корректировка огня с самолетов; 11 июля 1915 г. он был, наконец, подожжен и потоплен.

Кёнигсберг яростно отбивался до самого конца и нанес англичанам потери — 6 убитыми и 5 ранеными; немцы потеряли 19 убитыми и 45 ранеными. Орудия *Кёнигсберга* и бо́льшая часть его запасов были

сняты немцами и использованы в восточно-африканской кампании. Доказательством того, как много может причинить беспокойства даже не очень сильный крейсер, может служить перечень британских кораблей, действовавших против *Кёнигсберга:* старый линейный корабль *Голиаф* (*Goliath*); легкие крейсера *Хайясинт, Чэтэм, Дартмут, Уэймаут, Пирамес* (*Pyramus*), *Пегасус, Пайонир* (*Pioneer*), *Фокс* (*Fox*), *Астриа*; мониторы *Сиверн* и *Мёрси* и большое число вспомогательных судов.

Во время этих операций Дарессалам был обстрелян легким крейсером *Фокс* и броненосцем *Голиаф,* которые подошли к этому германскому порту с целью уничтожить находившиеся в нем германские суда. На берегу развевался белый флаг; после некоторых переговоров *Фокс* отправил туда свои шлюпки, которые приняли все необходимые меры, чтобы испортить машины германских судов. Когда шлюпки выходили обратно, они были обстреляны с берега и потеряли 1 убитым, 14 ранеными и 12 утонувшими. В отплату британские корабли обстреляли берег. 30 ноября они повторили бомбардировку, выпустив за 2 дня 500—600 снарядов и причинив много разрушений. Стрельба по шлюпкам при поднятом белом флаге произошла, повидимому, по недоразумению, но какая из сторон была неправа, осталось невыясненным.

Из остальных германских крейсеров больше всего беспокойства причинил *Эмден* (командир—капитан Мюллер), легкий крейсер со скоростью хода в 24,1 узла и бортовым залпом из четырех 105-*мм* орудий. Он был выделен из состава эскадры Шпее на Пагане и отправлен в крейсерство в Индийский океан. Проходя через Малайский архипелаг с 2 угольщиками *Маркомания* (*Markomannia*) и *Принцес Алисе* (*Princess Alice*), Мюллер услышал 27 августа радио с *Хемпшира* и замаскировал свой корабль, поставив фальшивую четвертую трубу, так что издали *Эмден* легко мог быть принят за британский крейсер. Британский штаб не имел ни малейшего представления о его местонахождении и считал, что он все еще находится со Шпее. К югу от Зондского пролива (Sunda Strait) он услышал громкие британские радиосигналы, послужившие для него предостережением, и ушел к уединенному острову у западных берегов Суматры (Sumatra), где успел погрузиться углем прежде, чем голландские власти предложили ему уйти. Отсюда он пошел в Бенгальский залив (Bay of Bengal) и с 9 по 15 сентября, ориентируясь по перехваченным радио с британских судов, захватил и потопил 7 британских пароходов, пересадив их команды на нейтральное судно. Он появился также в виду побережья Орисса (Orissa Coast), хотя это объясняется случайностью — сильным течением, отнесшим его слишком далеко к западу. Обнаружив, что британские крейсера горячо принялись за его поиски, и узнав из перехваченной радиограммы, что британским судам приказано укрыться в Хугли (Hugli), он пошел к заливу Мартабан (Martaban), по пути погрузившись углем в открытом море.

Как только местопребывание *Эмдена* было обнаружено, против него сосредоточилось много кораблей; английские броненосные крейсера *Минотаур* (*Minotour*) и *Хемпшир*, вспомогательный крейсер *Эмпрес ов Эзиа* (*Empress of Asia*); японский броненосный крейсер *Ибуки* (*Ibuki*); французский броненосный крейсер *Дюплэ* (*Dupleix*), но все 5 кораблей были слишком тихоходны для того, чтобы его поймать. Кроме того *Эмден* искали британский легкий крейсер *Ярмут* (*Yarmouth*) (26 узлов) и япон-

ский легкий крейсер *Тикума* (*Chikuma*) (26 узлов), которые были быстроходнее *Эмдена* и достаточно сильны, чтобы вступить с ним в бой. Он безусловно был бы настигнут, если бы военные власти Индии не послали *Хемпширу* незашифрованную радиограмму, которая была перехвачена и прочтена Мюллером. Радиограмма послужила для него предупреждением, и он ушел.

Он немедленно вернулся через Бенгальский залив и вечером 22 сентября появился у Мадраса (Madras), обстрелял там цистерны с нефтью, сделал по ним 130 выстрелов, поджег и уничтожил таким образом 450 000 галлонов топлива. На берегу было убито 5 человек и ранено 12. Когда береговые батареи открыли огонь, *Эмден* скрылся невредимым и затем появился перед французским портом Пондишери (Pondicherry). Тут он едва ускользнул от *Хэмпшира* и *Тикумы*, которые находились поблизости, а несколько дней спустя поступили сообщения, что он находится у западного берега Цейлона, где он с 25 по 27 сентября захватил 6 судов, 5 из которых потопил, а шестое с командами отправил в порт. После этого Мюллер принял правильное решение—удалиться на Малединские острова (Maladives), где он погрузился углем у одного малопосещаемого острова; затем он пошел на юг к островам Чагос (Chagos group), где население ничего не знало о войне, и там кренговал (careened)[1] и чистил свой корабль, точь в точь, как это делали в старину пираты.

Перехватив британскую радиограмму: „Путь Аден Коломбо совершенно безопасен", *Эмден* решил нанести туда визит и проделал это настолько успешно, что с 16 по 20 октября захватил 6 британских судов (одно из них с грузом, ценностью свыше чем в 200 000 фунтов) и еще одно отправил в порт с командами. 21 октября он необыкновенно удачно избежал встречи с *Хемпширом*, который искал его и прошел вблизи него, не заметив из-за шквалов с дождем. Между тем 12 октября два угольщика Мюллера были захвачены крейсером *Ярмут* около голландского острова Сималер (Simaler). к западу от Суматры; оба они протестовали, ссылаясь на то, что находятся в нейтральных водах. Один из них — греческое судно *Понтопорос* (*Pontoporos*) — был приведен в Сингапур, другой — *Маркомания* был потоплен. Оба находились вне трехмильной полосы и, хотя голландцы утверждали, что их территориальные воды простираются дальше, британский командир не признал этой претензии, да и голландское правительство серьезно ее не поддерживало.

Теперь *Эмден* пересек Индийский океан и, погрузившись по пути углем с одного из захваченных им судов у Никобарских островов (Nicobars), 26 октября направился в Пенанг (Penang). На одном из оставленных им пароходов Мюллер узнал, что военные корабли союзников, находящиеся в этой незащищенной гавани, очень плохо охраняются[2]. С фальшивой четвертой трубой и окрашенный в цвет британских кораблей *Эмден* рано утром 28 октября подошел к Пенангу под британским военным флагом. Подойдя на 2 каб. (370 *м*) к стоявшему там на якоре русскому легкому крейсеру *Жемчуг* (бортовой залп из

[1] Т. е. давал крен кораблю поочередно на тот и другой борт для ремонта подводной части.

[2] О подтвердившейся пагубной небрежности британских береговых властей в отношении мер предосторожности см. Chack, т. II, стр. 115.

четырех 120-*мм* орудий, 3 130 *т*, 21 узел) и подняв германский флаг[1], *Эмден* пустил в *Жемчуг* торпеду и вслед затем начал осыпать его залпами. Торпеда попала в *Жемчуг*[2], и от артиллерийского огня он загорелся; *Эмден*, развернувшись, выпустил вторую торпеду, раздался сильный взрыв, и *Жемчуг* пошел ко дну через каких-нибудь 15 мин. после открытия *Эмденом* огня. Как раз в то время когда германский крейсер уходил, показался британский пароход, который немедленно получил приказание остановиться, но тут появился на сцене возвращавшийся из дозора французский эскадренный миноносец *Мускэ* (*Mousquet*) небольшой корабль водоизмещением в 298 *т*, вооруженный всего лишь одной 9-фунтовой (65-*мм*) и шестью 47-*мм* пушками и двумя 380-*мм* торпедными аппаратами. Его появление спасло британский пароход.

Мускэ доблестно вступил в безнадежный бой с *Эмденом* и очень скоро был потоплен. Мюллер весьма человечно отнесся к оставшимся в живых, подобрал их, оказал им полное внимание, а затем полным ходом ушел. Потери на *Жемчуге* составили 91 убитыми и 108 ранеными. Впоследствии командир и старший помощник были присуждены военным судом к строгому наказанию за непринятие мер предосторожности. 3 другие слабые французские корабля (старая торпедно-канонерская лодка и 2 миноносца), находившиеся в гавани, не приняли участия в бою, а если бы и приняли, то погибли бы бесцельно. На эскадренном миноносце *Мускэ* 43 чел. погибло и 36 было взято в плен; из последних 5 вскоре умерли от ран.

После этого смелого дела *Эмден* пошел на запад к Никобарским островам, захватив по пути британский пароход — свой последний приз, который он отправил с пленными в порт на Суматре. В последний раз он принял уголь вблизи одного из маленьких островов к западу от Суматры, всего произведя за свое плавание 11 угольных погрузок. 5 ноября он пошел к Зондскому проливу, а затем повернул и направился к Кокосовым островам (Cocos)—маленькой группе островков в Индийском океане, где Мюллер намеревался разрушить кабельную станцию. Это был с его стороны опрометчивый поступок, так как он должен был бы догадаться, что в Индийском океане его ищут многочисленные союзные военные корабли. Правда, он не мог знать, что как раз в это время целая союзная эскадра находилась вблизи, занятая конвоированием транспортов с австралийскими и новозеландскими войсками. Радиопереговоры стали редки, и те, которые удавалось перехватить, были кодированы, так как англичане установили теперь строгую радиодисциплину.

9 ноября рано утром Мюллер подошел к Кокосовым островам и высадил десантную партию, чтобы уничтожить кабели и радиостанцию. Но радиостанция все же успела передать важное известие: „Неизвестный корабль у входа“, а кабельная станция послала по нескольким кабелям

---

[1] Французская версия отрицает, что *Эмден* поднял германский флаг.

[2] *Жемчуг* только что вернулся с Никобарских островов после поисков *Эмдена* и его угольщиков и приступил к чистке котлов и переборке механизмов. Несмотря на предупреждение портовых властей о необходимости принять меры бдительности, командир крейсера, кап. 2-го ранга барон Черкасов, ссылаясь на нездоровье, съехал на берег, бросив корабль на старшего офицера и не обеспечив на крейсере боевой готовности в условиях стоянки на незащищенном рейде. Служба неслась по якорному и ничем не отличалась от условий мирного времени. — *Н. Н.*

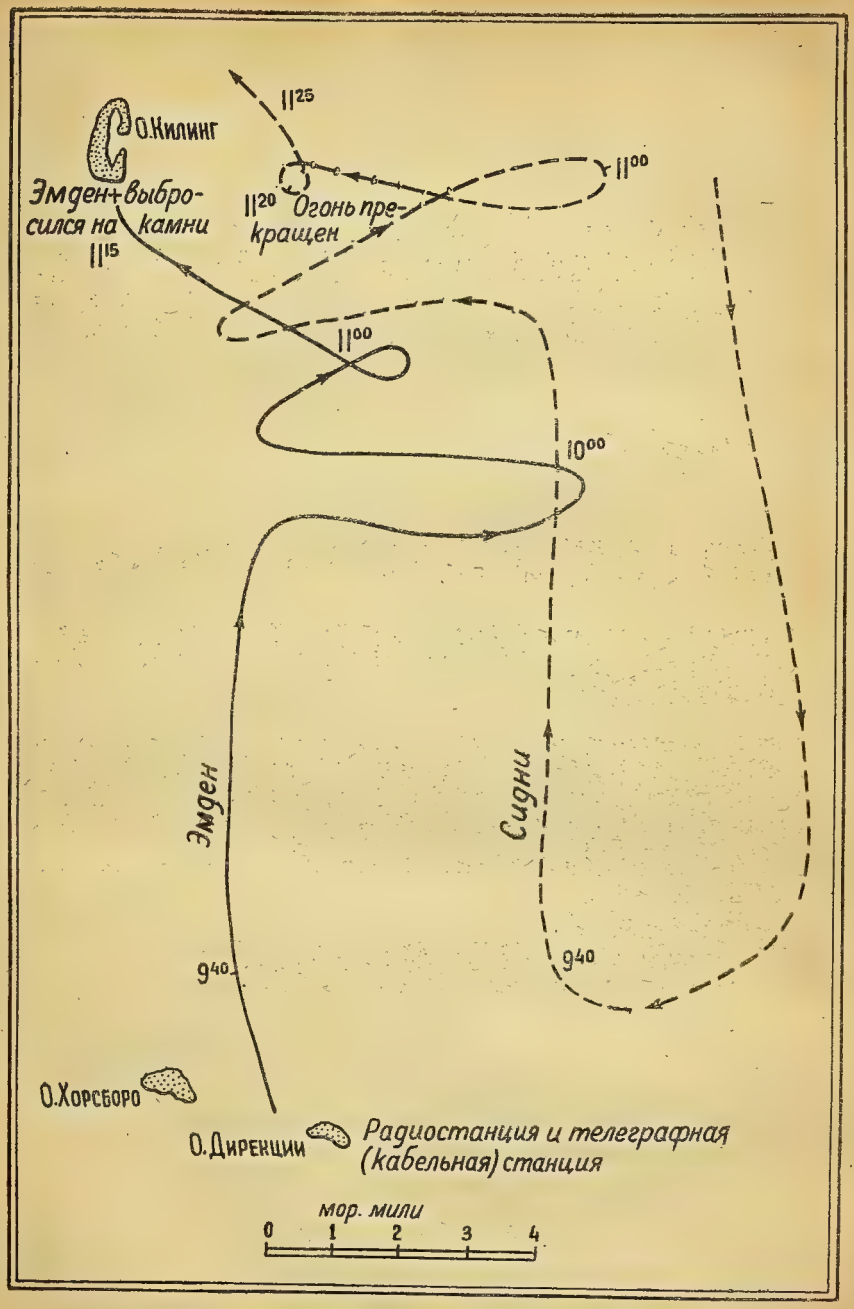
сообщения, которые привели в движение с полдюжины британских кораблей. Быстрота и находчивость властей Кокосовых островов были вознаграждены крупным успехом. В тот же день в 7 час. командир *Мелбурна* (*Melbourne*) Силвер, командовавший отрядом, который конвоировал транспорты с австралийскими войсками и находился в 55 милях к северу, принял эту радиограмму и, немедленно оценив ее значение, тотчас выслал на поиски противника легкий крейсер *Сидни* (*Sydney*) (командир Глоссоп); японский броненосный крейсер *Ибуки* просил чести выполнить это задание, но он был настолько сильный корабль, что целесообразно было оставить его в составе конвоя, на случай появления других германских кораблей.

В 9 час. с „вороньего гнезда" *Эмдена*, стоявшего на якоре у о. Дирекции (Direction Island), был замечен дым, который был приписан одному из его угольщиков. Немного позже ошибочно доложили, что у приближающегося корабля одна труба (вместо четырех); но в 9 ч. 20 м. Мюллер увидел, что неизвестный корабль—неприятельский. Он поднял сигнал, вызывая с берега высаженных (60 чел.), приказал поднять пары во всех котлах и выбрать якорь. В 9 ч. 40 м. оба корабля уже шли курсом *N*; *Эмден* первым открыл огонь с дистанции в 51 каб. (ок. 10,1 *км*), накрыв *Сидни* вторым залпом, который привел в негодность его носовой дальномер и убил дальномерщика. *Сидни* затратил на пристрелку несколько минут, но когда он пристрелялся, действие его 152-*мм* лиддитовых снарядов было подавляющим. Кроме того, он имел преимущество в ходе на 4 узла и вес его залпа втрое превышал вес залпа *Эмдена*, так что в исходе боя не могло быть сомнения.

В 10 час. на *Эмдене* была подбита рулевая машинка, а у четвертого орудия правого борта вспыхнул сильный пожар; кораблю пришлось управляться машинами. Его попытка дать торпедный залп была легко парализована *Сидни*, который сам выпустил торпеду хотя и неудачно. *Эмден* находился в агонии, кормовая часть его пылала, а середина представляла груду железных обломков. Его трубы и фокмачта были снесены, орудия выведены из строя. Около 11 ч. 20 м. *Эмден*, сильно поврежденный и полузатонувший, выбросился на мель у острова Норт Килинг (North Keeling Island) и прекратил огонь. В это время *Сидни* погнался за угольщиком *Эмдена Бъюреском* (*Buresk*); последний был затоплен немцами, когда стало очевидно, что ему не уйти. *Сидни* вернулся около 16 час. и, увидев, что на *Эмдене* все еще развевается флаг и что сигнала о сдаче нет, снова открыл огонь, причинивший немцам большие потери. Тогда был поднят белый флаг, после чего огонь был прекращен.

	Тонн	Попаданий	Убитых	Раненых	Пленных	Бортовой залп в *кг*
Сидни	5 400	16	4	13	0	205
Эмден	3 592	50?	134	65 [1]	182 [2]	72

[1] Четверо впоследствии умерли.
[2] В том числе 65 раненых.



Карта 5. Бой между *Эмденом* и *Сидни* 9 ноября 1914 г.

Германская десантная партия, остававшаяся во время боя на берегу, захватила парусную шхуну *Айеша* (*Ayesha*) и, уйдя на ней на Суматру, в конце концов после многих приключений вернулась в Германию.

Убытки, причиненные *Эмденом* британской торговле, были серьезны, хотя и не велики по сравнению с убытками, понесенными впоследствии от подводных лодок. Он захватил и потопил 16 британских пароходов общим тоннажем в 70 825 *т*, оцененных вместе с грузом в 2 150 000 ф. ст.; 4 британских парохода тоннажем около 18 000 *т* он захватил и отпустил; кроме того им были захвачены 1 греческий и 1 британский пароходы, которые он превратил в угольщики и которые впоследствии были отбиты британскими крейсерами[1]. Он захватил также 1 русский пароход. В своем последнем бою он храбро сражался против подавляюще превосходившего его противника. *Сидни* получил незначительные повреждения, но необходимо отметить, что в самом начале боя германские наводчики добились попаданий в обе его дальномерные станции и вблизи их; другой снаряд разорвался в одном из элеваторов, и горящий кордит попал вниз, в погреб. Благодаря присутствию духа одного матроса из команды погреба, во время выбросившего горящий заряд, взрыва не произошло.

* * *

Некоторое беспокойство причинили англичанам 2 германские вспомогательные крейсера—*Кронпринц Вильхельм* и *Принц Эйтель Фридрих*. Первый был вооружен и укомплектован в открытом море крейсером *Карльсруэ* и имел при себе в качестве транспорта германский пассажирский пароход *Македонию*, скрывшийся из Лас Пальмас (Las Palmas), где он был интернирован испанцами. После того, как 28 марта 1915 г. *Македония* была захвачена англичанами, *Кронпринц Вильхельм* под давлением британских крейсеров был вынужден 11 апреля 1915 г. войти в Ньюпорт Ньюс (Newport News) (США). За время своих операций он захватил 11 пароходов общим водоизмещением 53 700 *т*, 4 парусных судна, в том числе одно нейтральное. Принц *Эйтель Фридрих* захватил всего 11 судов, из них 4 парохода, а остальные — парусные суда. 9 марта 1915 г. он был принужден войти в гавань Ньюпорт Ньюс. Оба, он и *Кронпринц Вильхельм*, были интернированы, ввиду того что они не вышли в море по истечении дозволенного срока пребывания.

По такой же причине США была интернирована в Гонолулу (Honolulu) старая канонерская лодка *Гейер* (*Geier*), ставшая там 15 октября 1914 г. на якорь и ожидавшаяся у выхода японскими броненосными кораблями *Хидзен и Асама*

С ликвидацией этих четырех кораблей кончился первый период германской войны против торговли союзников. Убытки, причиненные Великобритании за этот период, определяются британской официальной историей в 6 691 000 фунтов стерлингов, при общей ценности всех плававших в то время судов с грузами, исчисляемой примерно в 1 миллиард фунтов. Таким образом размер потерь составляет только 0,66%, т. е. значительно меньше, чем во время наполеоновских или американ-

[1] Еще одно британское судно ушло после захвата, прежде чем на него успели пересадить призовую команду.

ских войн. Благодаря непонятной инертности немцев, опасность, грозившая торговому мореплаванию от надводных кораблей, оказалась незначительной, хотя быстроходных британских крейсеров было недостаточно, а такими практическими мерами, как конвоирование караванов, пренебрегали.

* * *

Выход германских армий на Фландрское побережье повлек за собой 16 октября просьбу Жоффра о поддержке бельгийских войск с моря у Ньюпорта (Nieuport), на крайнем левом фланге Ипрского фронта союзников. Оказание этой поддержки представляло трудную задачу, приходилось считаться с угрозой со стороны подводных лодок и мин; кроме того бельгийское побережье окаймлено мелями и песчаными банками, что мешало большим кораблям подходить близко к берегу. 18 октября 1914 г. к-адм. Хууд прибыл для оказания содействия с 3 мелкосидящими канонерскими лодками или мониторами *Хэмбер* (*Humber*), *Мёрси* и *Сиверн*[1] и несколькими эскадренными миноносцами. Этот отряд был впоследствии усилен разными старыми канонерскими лодками, мелкими судами, так как союзное морское командование не хотело подвергать сильные современные корабли всем опасностям, которые угрожали им в этих водах.

В течение двух недель корабли Хууда находились в бою изо дня в день, и их огонь, по свидетельству немцев, оказал значительное моральное действие на германские войска[2]. Можно с уверенностью сказать, что они спасли Ньюпорт и шлюзы, которые несколько дней спустя были использованы для затопления страны с целью прикрытия левого фланга союзников[3]. 27 октября, в критический день, когда бельгийский фронт дрогнул, был введен в бой старый линейный корабль *Венеребл* (*Venerable*), и его 305-*мм* снаряды, поражавшие германский фронт продольно, помогли отразить германскую атаку.

30 октября флаг Хууда был поднят на французском эскадренном миноносце *Энтрепид* (*Intrèpide*); это был первый случай, что французский военный корабль служил флагманским кораблем британскому адмиралу. Немцы уже устанавливали на берегу большое число орудий, и для кораблей стало небезопасно подходить к берегу ближе, чем на 20 каб. (ок. 3,7 *км*). Но Хууд упорно держался до началя ноября, когда кончился кризис сражения под Ипром и немцы очистили левый берег Изера (Yser). В этих операциях британский флот потерял всего 12 убитыми и 41 ранеными.

Германские подводные лодки уже начали появляться в Английском канале. *U-27* (Вегенер) была одной из лодок, действовавших наиболее

---

[1] По две 152-*мм* пушки и две 120-*мм* гаубицы на каждом; осадка 1,8 *м*.

[2] Nordsee, т. II, стр. 218, 276. British Oficcial Military History (Британская официальная история войны), т. II, стр. 118. Крупнокалиберные британские снаряды при разрыве давали слишком небольшое число осколков, чтобы причинить серьезные потери, что имело место и в Дарданеллах.

[3] Бельгийское побережье Северного моря представляет собой почти сплошной вал из дюн, образующий вместе с искусственными плотинами ограждение береговой низменности от затопления морем, так как ее некоторые участки лежат ниже уровня прилива, в частности, в районе Ньюпорта; таким образом открытием шлюзов этих плотин может быть достигнуто затопление больших площадей в военных целях. — *Н. Н.*

успешно. Прежде чем итти в Канал, 18 октября Вегенер, находясь в надводном положении в дозоре у германских берегов вблизи маяка Боркум (Borkum), увидел британскую подводную лодку *Е-3* и пустил в нее торпеду. Дистанция была чуть больше $1^1/_2$ каб. (275 *м*), и торпеда попала в середину корпуса британской лодки. Она переломилась пополам, и только 4 человека из ее команды показались на поверхности. Их не спасли, потому что, по словам Вегенера, он опасался атаки другой британской подводной лодки.

31 октября в Дуврском проливе Вегенер настиг британскую авиаматку *Хермес* (*Hermes*) и двумя торпедами пустил ее ко дну. На *Хермесе* 22 чел. погибло и 7 было ранено. 26 октября *U-27* без предупреждения выпустила торпеду во французский пароход *Адмиралъ Гантом*, переполненный бельгийскими беженцами. Погибло 40 мирных граждан. Немцы вначале отрицали факт атаки, а потом в качестве оправдания заявили, что на *Гантоме* находились войска. Однако пароход не затонул, и внутри его корпуса были найдены осколки германской торпеды.

25 октября британский эскадренный миноносец *Бэджер* (*Badjer*) донес, что он протаранил и потопил *U-19*, но на самом деле подводная лодка спаслась. 11 ноября старая британская канонерская лодка *Найгер* (*Niger*), стоявшая на якоре у Дила (Deal), была потоплена подводной лодкой *U-12* (Форстман). Англичане потеряли 15 убитыми и 3 ранеными.

Уход Гранд-Флита из Скапа-Флау на время, пока эта база должна была быть обеспечена от торпедных атак, сопровождался единственной серьезной катастрофой, которая постигла британский линейный флот от руки немцев. Германский вспомогательный крейсер *Берлин* (*Berlin*), избежавший встречи с британскими дозорами в Северном море, вышел 19 октября в Атлантический океан, поставил 200 мин около северного побережья Ирландии на торговом пути, ведшем из Атлантики, и затем ушел в Норвегию, где и был интернирован. 27 октября на это заграждение попал новый британский линейный корабль *Одэшес* (*Audacious*) (24 000 *т*, десять 343-*мм* орудий, законченный в 1913 г.), собиравшийся проводить учебную стрельбу совместно со 2-й эскадрой линейных кораблей. В 9 час. произошел сильный взрыв, и левое машинное отделение корабля стало затопляться. Вначале предполагали, что корабль был подорван торпедой с подводной лодки и потому к нему следует подходить с большими предосторожностями. Тем не менее капитан пассажирского парохода *Олимпик* Хедок чрезвычайно смело и искусно взял *Одэшес* на буксир, и казалось, что линейный корабль будет спасен. К несчастью в море засвежело, и вода стала быстро затоплять одно отделение за другим, так что наконец пришлось снять с корабля команду и оставить его. Легкий крейсер *Ливерпул* находился около корабля до 21 часа, когда на *Одэшес* снова произошел сильнейший взрыв, и он затонул. Истинная причина его гибели неизвестна и до сих пор [1]; предполагали, что она заключалась в низком качестве лидди-

---

[1] По имеющимся в печати сведениям *Одэшес* затонул „вследствие неисправности люков, неправильного устройства дверей в подводной части, недостаточно плотно задраивавшихся, неправильного устройства сточных труб в бане для кочегаров и т. п. (С. Яковлев „Непотопляемость надводных кораблей", М., 1934). — *Прим. ред.*

товых снарядов [1]. Обломками с *Одэшеса* был убит матрос на *Ливерпуле*. Вскоре стало ясно, что здесь были поставлены мины, так как в том же районе погибло еще 2 торговых судна. Британское командование вначале предполагало, что мины были поставлены нейтральными. Гибель *Одэшеса* держали втайне, но скрыть ее удалось ненадолго, так как она была известна слишком широкому кругу лиц.

---

[1] В тот же период произошел серьезный взрыв лиддита в одной из 234-*мм* башен на *Эхиллесе* (*Achilles*) (см. Jellicoe „Grand Fleet“) (Джеллико „Гранд-Флит“, стр. 164), что дало основание усомниться в безопасности всех лиддитовых снарядов на кораблях. Уничтожение *Бэлуорка* (*Bulwark*), погибшего несколько позднее, было приписано некоторыми той же причине.

Глава 5

Лорд Фишер в Адмиралтействе. — Минные заграждения в Северном море. — Обстрел г. Ярмут. — Громадная судостроительная программа Фишера. — Подводные лодки у Скапа Флау. — Потопление парохода *Глитра* подводной лодкой *U-17*. — Набег на Хартлепул. — Ответные действия англичан. — Обстрел Хартлепуля, Скарборо и Уитби. — Англичане входят в соприкосновение с германскими линейными крейсерами. — Случайная потеря соприкосновения. — Опасное положение англичан.

30 октября лорд Фишер сменил на посту Первого морского лорда принца Луи Баттенбергского, немецкое происхождение которого побудило его подать в отставку. Перед Фишером сразу же встали важные задачи. Впечатление от гибели *Одэшеса* на командование Гранд-Флита было очень велико и напоминало впечатление, которое в 1904 г. произвела на японское командование гибель броненосцев *Хатсусе* и *Ясима*. Оно заставило Джеллико в письме от 30 октября [1] заявить, что он предполагает сражаться только в северной части Северного моря и что при известных обстоятельствах, если бы немцы отходили перед его наступающим флотом, он „счел бы этот маневр за намерение навести британский флот на мины и подводные лодки и отказался бы от преследования“ [2].

Он действительно намеревался держаться чисто оборонительной тактики. В это время британский штаб был сильно встревожен быстрой гибелью *Одэшеса*, 3 крейсеров типа *Кресси*, *Хаука* и *Хермеса*; кроме того эскадренных миноносцев при Гранд-Флите было слишком мало — не больше 40—50 единиц. Если последующие события и доказали, что угроза мин и подводных лодок была преувеличена и что британское командование рисовало себе слишком мрачную картину, надо все-таки отметить, что при малом опыте 1914 г. и большом числе кораблей, находившихся временно вне строя, образ действий Джеллико был совершенно естественен [3]. Германское командование испытывало совершенно

---

[1] „Jutland Despatches“, стр. 601.

[2] В октябре 1914 г. Джеллико подал в Адмиралтейство записку, в которой сообщал, что при тех условиях, которые наиболее вероятны при встрече с германским флотом, он „не намерен связывать свою тактику движением в ту сторону, в которую его будет приглашать противник. Если, например, неприятель повернет от приближающегося нашего флота, и я приду к заключению, что он собирается навести нас на мины и подводные лодки, я уклонюсь от следования за ним“.—*Н. Н.*

[3] Из его 24 дредноутов 1 погиб, 2 были только что укомплектованы новыми командами и еще не боеспособны, а 4 имели неисправности, так что налицо было только 17, из 6 линейных крейсеров, 1 был в доке. У немцев же было в это время 15 дредноутов — линейных кораблей и 4 линейных крейсера, не считая *Блюхера* „Grand Fleet“ („Гранд-Флит“), стр. 153.

такое же беспокойство, хотя, при сравнительной слабости германского флота в линейных силах, это беспокойство легче оправдывается. Однако смелый выход Флота Открытого моря в Дуврский пролив, в то время как британский линейный флот находился в Атлантическом океане, мог повести к разгрому всего левого крыла союзников во Франции, а уничтожение союзных морских сил в Дувре могло бы даже окончить войну.

Одним из первых мероприятий Фишера было добиться объявления Северного моря военной зоной; объявление вошло в силу 5 ноября. Это была репрессия в ответ на постановку мин немцами. Нейтральным судам, шедшим в Данию, Голландию, Норвегию и Балтику, рекомендовалось заходить в Дувр, где им давались указания о плавании безопасными курсами вдоль восточного побережья Британских островов до островов Фарн (Farn), откуда для них был открыт путь до Линдеснес (Lindesnaes) в Норвегии. Их предупреждали не заходить за линию, проведенную от северной части Гебридских островов (Hebrides), к Фарерским островам, Исландия. Так как нейтральные державы не протестовали против постановки минных полей немцами вне территориальных вод к северу от Ирландии, то они приняли британское заявление без всяких возражений. Без сомнения мероприятия англичан были для них неудобны, но они не грозили им гибелью, как действия немцев.

В британском флоте было секретно построено несколько кораблей-макетов (dummy ships), которые своим внешним видом были похожи на самые мощные корабли; возможно, что эти суда были одной из причин, которые парализовали деятельность германского флота. В то самое время, когда британские дредноуты находились далеко в Атлантическом океане, германское командование получило от своих разведчиков донесение, что вдоль восточного побережья Великобритании, от Темзы до Инвернеса (Inverness), расположены линейные корабли, броненосные крейсера и целые эскадры [1] и [2]. Тем не менее в конце октября командующий Флотом Открытого моря Ингеноль получил от Вильгельма II разрешение произвести миннозаградительную операцию у Ярмута под прикрытием крейсеров и линейных крейсеров. Ему снова отказали в разрешении рискнуть в бою линейными кораблями, но сообщили, что он может использовать в Северном море свои линейные крейсера, чтобы нанести удар англичанам.

Рано утром 3 ноября старая британская торпедно-канонерская лодка *Хэлсион (Halcyon)*, производившая траление у Смитс Нол (Smith's Knoll), к северо-востоку от Ярмута, была замечена германской эскадрой под

---

[1] Nordsee, т. II, стр. 256.

[2] Эти корабли-макеты (или камуфляжные корабли) были созданы по замыслу Чёрчиля (или Фишера) и имели целью вводить в заблуждение противника как в отношении дислокации линейных сил, так и в случаях необходимости скрыть факт дальних посылок отдельных линейных кораблей и линейных крейсеров (например 2 линейных крейсеров к Фалкландским островам против эскадры Шпее) или гибели корабля (например *Одэшес*). Материалом для них служили пароходы, которые и маскировали под тот или иной боевой корабль. Всего было создано 14 таких кораблей-макетов, которые в сопровождении миноносцев высылались в море для приманки подводных лодок или демонстраций у берегов неприятеля (например у турецких берегов во время Дарданельской операции). Однако, ввиду того что на малых расстояниях маскарад легко обнаруживался и попытки ввести в заблуждение подводные лодки на практике не дали ожидаемых результатов, „корабли-привидения", как их называли в насмешку, были признаны непригодными и сданы в конце 1915 г. на слом. — *Н. Н.*

командой Хиппера, приближавшейся к британским берегам. Отряд Хиппера состоял из линейных крейсеров *Зейдлиц*, *Мольтке* и *Фон-дер-Танн*, броненосного крейсера *Блюхер* и легких крейсеров *Грауденц*, *Кольберг* и *Штральзунд*. Обстрелянный немцами *Хэлсион* стал уходить и спасся благодаря помощи эскадренных миноносцев *Лайвли (Lively)* и *Леопард (Leopard)*, которые поставили отличную дымовую завесу. Немцы из боязни, что *Хэлсион* заведет их на минные заграждения, не стали его преследовать, и он скрылся, имея 3 раненых и небольшие повреждения и подняв тревогу по радио.

В 8 ч. 30 м. на Ярмутском пляже начали ложиться снаряды. Погода была туманная, и с берега ничего не было видно: стрельба германских кораблей была совершенно безрезультатна, но под ее прикрытием было поставлено довольно большое минное заграждение, на котором погибла британская подводная лодка *D-5*, спешившая из Ярмута с целью атаковать противника. Она натолкнулась на одну из плававших мин, поставленных немцами, и из ее команды спаслось только 2 офицера и 2 матроса. Важнейшим последствием этой операции был перенос базирования 3-й эскадры линейных кораблей (8 до-дредноутов типа *Кинг Эдуард*) и 3-й эскадры крейсеров (4 броненосных крейсера типа *Энтрим (Antrim)* в Розайт для отражения нападений немцев на восточное побережье, но этот отряд был слишком слаб и почти наверное был бы уничтожен при встрече с крупными германскими силами.

4 ноября германский броненосный крейсер *Йорк (Jorck)* (9 350 *т*, спущен в 1904 г.), шедший по заливу Яде в Вильхельмсхафен для ремонта, в густом тумане наткнулся на 2 германские мины и пошел ко дну; из его команды 250 чел. погибло, 381 чел. было спасено.

Как раз в этот период, когда немцы стали проявлять активность и когда некоторые из дредноутов Джеллико находились в ремонте, а база в Скапа-Флау еще не была достаточно безопасна, Фишер отправил 3 линейных крейсера для операций против Шпее; понятно, насколько смелым было это решение. Фишер немедленно развернул громадную судостроительную программу, представлявшую собой часть принятого им плана проникновения британских морских сил в Балтику.

Кроме 37 мониторов и 290 моторных и обыкновенных шаланд для перевозки десантов Фишер предполагал построить 5 гигантских крейсеров с 33-узловым ходом и небольшой осадкой [1]; 2 легких крейсера, 5 лидеров, 56 эскадренных миноносцев, 64 подводные лодки, 24 истребителя подводных лодок, 19 китобойных пароходов (whaling steamers), 50 мореходных сторожевых катеров (patrol boats), 36 шлюпов для использования преимущественно как тральщиков и 24 речные канонерские лодки.

В своих намерениях Фишер был ограничен условиями, навязанными ему кабинетом министров, необдуманно полагавшим, что война будет окончена к 1916 г. и запретившим поэтому закладывать такие корабли, которые не могли быть закончены к концу 1915 г. Фишер провел также обширную программу строительства воздушных сил, включавшую так называемые „blimps“, или малые дирижабли.

В Северном море трудная задача борьбы с германскими минами и подводными лодками была в известной мере разрешена путем использо-

[1] *Рипалс* (*Repulse*), *Ринаун* (*Renown*), *Корэджес* (*Courageous*), *Фьюриэс* (*Furious*) и *Глориэс* (*Glorious*).

вания в широких размерах малых судов торгового и рыболовного флота; траулеры и дрифтеры были спешно, хотя и весьма несовершенно, вооружены (часто только одними винтовками), а в ноябре 1914 г. был создан так называемый „вспомогательный патруль“ из 74 яхт и 462 траулеров и дрифтеров, помимо моторных катеров — охотников за подводными лодками. Эти силы быстро росли; они комплектовались рыбаками и другими моряками и оказались чрезвычайно ценными, так как даже самые маленькие пушки могли причинить серьезные повреждения подводным лодкам того времени.

Операции германских подводных лодок выявили рост подводной опасности и непрерывное увеличение радиуса действий подводных лодок с каждым новым усовершенствованием. 23 ноября 1914 г., как раз когда Гранд-Флит вышел в море для демонстрации у Гельголанда, подводная лодка *U-18* (Хенниг) прошла в Скапа-Флау через южный проход Хокса Саунд и, осмотрев рейд, увидела, что больших кораблей там нет. *U-18* заметили, преследовали, и ее перископ был сбит эскадренным миноносцем *Гарри (Harry)*, пытавшимся ее таранить. Управление погружением на *U-18* испортилось, лодка начала то нырять, то выскакивать на поверхность; ее настиг и сильно таранил траулер, и в конце концов она была выгнана на поверхность вблизи Пэнтленд Скеррис (Pentland Skerries) и потоплена командой, которая, за исключением одного человека, была спасена англичанами. Другая лодка, *U-16*, также произвела разведку Скапа-Флау через южный проход и тоже не обнаружила следов Гранд-Флита.

Случилось так, что в этот самый момент Гранд-Флит направлялся к точке, лежащей в 70 милях западнее Хорнс-Рифа, для поддержки легких британских кораблей, которые прикрывали воздушную операцию против ангаров германских цеппелинов на берегу Гельголандской бухты. В последний момент Адмиралтейство решило, что немцы слишком бдительны для производства на них воздушного налета, но Джеллико все-таки решил произвести поиск в Гельголандской бухте. Германские линейные крейсера только что возвратились в базу после выхода для испытания нового корабля *Дерфлингера*, и поиск англичан не удался. Несмотря на наличие воздушных сил и подводных лодок, немцы так и не определили численности сил, которые на них двигались.

Так как у англичан в ожидании выполнения плана Фишера завоевали себе почву оборонительные тенденции, то для защиты от германских набегов по портам восточного побережья были распределены старые корабли и мониторы. Постоянным источником беспокойства была все увеличивавшаяся активность подводных лодок. 20 октября 1914 г. старый британский пароход *Глитра (Glitra)* был остановлен и потоплен подводной лодкой *U-17* в 14 милях от берегов Норвегии, но шлюпки с командой парохода лодка отбуксировала поближе к берегу.

Это было событием исторической важности: впервые за время войны торговое судно было остановлено и потоплено подводной лодкой. За этим последовал быстрый рост числа нападений на торговые суда союзников; эти нападения могли коснуться даже главных коммуникаций британской армии во Францию: 2 ноября подводная лодка *U-21* (Херзинг) потопила британский пароход *Малакэйт (Malachite)* около Гавра. Затруднения, испытываемые союзными флотами, еще увеличились, когда Жоффр 20 ноября попросил флот о поддержке французских и бельгийских сил

у Ньюпорта. Дня два спустя Хууд бомбардировал германские батареи со старого линейного корабля *Ривендж (Revenge)*, который был снабжен противоминными наделками. Его устаревшие 343-*мм* (13,5″) орудия были подвергнуты лейнерованию, уменьшившему их калибр до 305 *мм*, их дальнобойность составляла 80 каб. (ок. 15 *км*), и эта дальность могла быть еще увеличена путем придания кораблю крена; но ввиду большой осадки *Ривендж* не мог подойти к берегу достаточно близко для выполнения своей задачи.

Немцы отвечали на огонь так успешно, что риск атаки явно не соответствовал ничтожным результатам, которые можно было получить от этих обстрелов. В конце ноября французское командование снова попросило о поддержке, и Хууд пошел на помощь, но 16 ноября *Ривендж* получил попадание торпедой ниже ватерлинии и был сильно поврежден. 26 ноября британский флот получил еще новый удар: в 8 час. взорвался в Медуэй (Medway) старый линейный корабль *Бэлуорк*, и из 800 чел. его команды спаслось только 14, из которых некоторые позднее умерли от ран.

Второй заботой британского флота была все увеличивавшаяся активность немцев. После демонстрации у Ярмута германское командование решило использовать линейные крейсера для бомбардировки Хартлепуля (Hartlepool), Скарборо (Scarborough) и Уитби (Whitby). Оно полагало, что Гранд-Флит находится в отдаленной базе, недоступной для подводных лодок, и рассчитывало, что нападение на британские порты заставит Джеллико снова выйти в Северное море, где можно будет атаковать Гранд-Флит подводными лодками. Все линейные силы Флота Открытого моря должны были направиться в центральную часть Северного моря, чтобы быть наготове оказать поддержку крейсерам.

Для бомбардировки были назначены: *Зейдлиц* (флаг адм. Хиппера), *Мольтке, Блюхер, Дерфлингер, Фон-дер-Тан* и 4 лучших германских легких крейсера. Германский морской генеральный штаб начал подозревать, что часть британских линейных крейсеров была выделена для борьбы со Шпее, как оно в действительности и было, и поэтому пришел к заключению, что силы англичан в Северном море слабее, чем обычно. Несомненно лучшей поддержкой Шпее были энергичные действия германского линейного флота в Северном море, но жестокое и бессмысленное избиение мирных граждан было недостойно великого флота или великой нации; его не могут оправдать никакие доводы, приводимые германской официальной историей.

Разные причины помешали немцам выполнить план бомбардировки до 15 декабря, когда рано утром Хиппер вышел в море. Из перехваченных радиограмм англичане уже обнаружили признаки оживления деятельности немцев и начали принимать контрмеры, главным образом с целью помешать набегу на Канал или попытке высадки в графствах Сэффолк и Эссекс. 14 и 15 декабря 4 оставшихся британских линейных крейсера под командой Битти вышли из Кромарти в море с 7 эскадренными миноносцами 4-й флотилии; из Скапа-Флау при очень плохой погоде вышли 1-я эскадра легких крейсеров и 6 линейных кораблей 2-й эскадры линейных кораблей под командой в.-адм. Уоррендера. 3-я эскадра крейсеров получила приказание Джеллико соединиться с этими силами и вышла в море из Розайта.

Англичане задались целью выйти в тыл германскому флоту, если бы он подошел к британским берегам и отрезать его от баз. Джеллико был уведомлен Адмиралтейством, что „весьма мало вероятно, чтобы германские линейные корабли вышли в море"; это было опасным заблуждением и могло привести к поражению. Кроме того 4 легкие крейсера Тэрвита и 2 флотилии его эскадренных миноносцев из Харвича получили приказание итти к Ярмуту и постараться оттуда установить соприкосновение с противником. Ввиду сильной волны эскадренные миноносцы Тэрвита остались у Ярмута, но легкие крейсера смело пошли на север. Рандеву британских сил было назначено на 16 декабря в 7 ч. 30 м. примерно в 110 милях восточнее мыса Флэмборо-Хед (Flamborough Head). Рандеву линейных кораблей Флота Открытого моря случайно было назначено почти там же, лишь в каких-нибудь 30 милях севернее, на 6 час. 16 декабря.

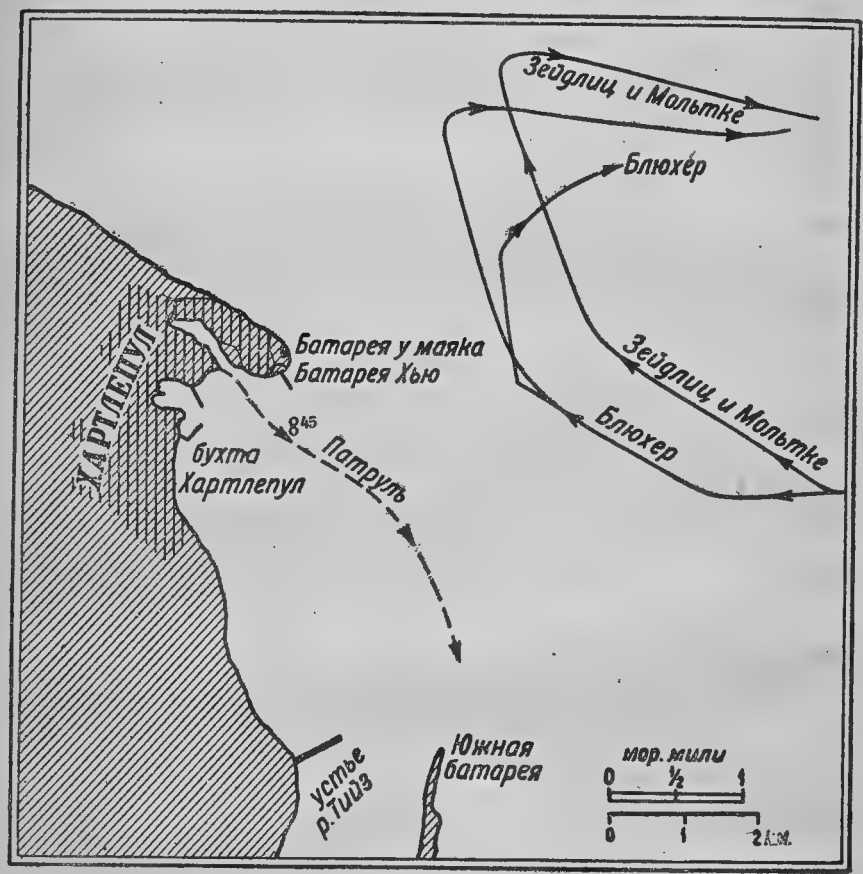
Надо отметить, что, как и предполагали немцы, британский флот двигался отрядами и подвергался опасности наткнуться по частям на весь германский флот с его 18 дредноутами [1] против 10 британских и со 160 тяжелыми орудиями (280-*мм* и 305-*мм*) против 92 британских (305-*мм* и 343-*мм*) [2]. Англичане выставили линию из 7 британских и 1 французской подводной лодки на протяжении 25 миль на северо-восток от Терсхеллинга (Terschelling), а немцы держали группу из 3 подводных лодок к востоку от устья р. Хэмбер. Британские дозоры и местные минные флотилии были приведены в готовность и держались настороже.

За Хиппером с его 4 линейными крейсерами, *Блюхером* и 4 легкими крейсерами и 2 флотилиями эскадренных миноносцев шли главные силы Флота Открытого моря под командой Ингеноля, состоявшие из 14 дредноутов, 8 старых линейных кораблей, 2 броненосных крейсеров, 6 легких крейсеров и 5 эскадренных миноносцев. Британский штаб, очевидно, предполагал, что британские отряды во всяком случае смогут уклониться от столкновения с германскими линейными кораблями, так как приписывал британским кораблям преимущество в скорости хода, которого они на самом деле не имели: в действительности 6 германских линейных кораблей типа *Кайзер* были немного быстроходнее, чем 6 британских линейных кораблей 2-й эскадры, так что если бы линейные силы обеих сторон вошли в соприкосновение, то англичанам грозило жестокое поражение ввиду превосходства немцев в численности, силе артиллерии и бронировании.

Несмотря на сильное волнение, германские операции развивались планомерно. Ввиду бурного состояния моря Хиппер отослал назад все легкие корабли, кроме *Кольберга* (*Kolberg*) и прошел в просвет между двумя минными полями у Тайна и Хэмбера, примерно на параллели Уитби. Затем *Зейдлиц*, *Мольтке* и *Блюхер* взяли курс на Хартлепул. В 8 час. 16 декабря британские эскадренные миноносцы *Дун* (*Doon*), *Уэвени* (*Waveney*), *Тэст* (*Test*) и *Мой* (*Moy*), находившиеся в дозоре у Хартлепуля, внезапно увидели 3 больших корабля, открывших по ним огонь и сразу же захвативших их в вилку, не дав им подойти на дистанцию торпедного залпа. Эскадренным миноносцам не оставалось ничего другого, как уходить. Вслед за этим германские корабли открыли огонь

[1] Считая линейные крейсера за дредноуты.
[2] См. таблицу в конце главы.

по городу и порту с расстояния 20 каб. (ок. $3^3/_4$ *км*), пристреливаясь по британскому легкому крейсеру *Петрол (Patrol)*, который как раз в это время выходил из гавани, и угрожая уничтожением британской подводной лодке *С-9*, которая под градом выстрелов была вынуждена погрузиться на баре и таким образом укрылась от неприятельских снарядов. Береговая артиллерия, состоявшая из трех 152-*мм* орудий, двух— на батарее Хью (Heugh) и одного—на Маячной батарее (Lighthouse



Карта 6. Бомбардировка Хартлепуля германскими линейными крейсерами 16 декабря 1914 года.

Battery), отвечала довольно успешно и добилась 8 попаданий в германские корабли; на *Блюхере* было убито 9 чел. и ранено 2, на *Зейдлице* — ранен 1. Одним из снарядов, попавших в *Блюхер*, было подбито два 88-*мм* орудия и уничтожено много сложенных у орудия боевых запасов, которые, к счастью для немцев, не взорвались.

В 8 ч. 50 м. немцы отошли. От их огня серьезно пострадал легкий крейсер *Петрол*, потерявший 4 чел. убитыми и 1 раненым; эскадренный

миноносец *Дун* потерял 3 убитыми и 6 ранеными. На 2 батареях, действовавших очень мужественно, несмотря на густые облака пыли и сильный огонь противника, было убито 9 чел. и ранено 12 артиллеристов и пехотинцев. В городе были произведены большие, но ненужные разрушения 7 церквей, 10 общественных зданий и свыше 300 домов получили повреждения; в доках пострадало 4 судна и 2 крупные механические мастерские. 86 мирных граждан было убито и 424 ранено: в числе убитых было 15 детей.

Обстрел доков, мастерских и батарей был вполне законен, но бессмысленное избиение гражданского населения было противно всем обычаям честной войны, тем более что было совершенно очевидно, что немцы умышленно направили свои орудия на город. С 2 британских батарей было выпущено всего 123 снаряда. Немцы же расстреляли 1 150 снарядов тяжелого, среднего и легкого калибров.

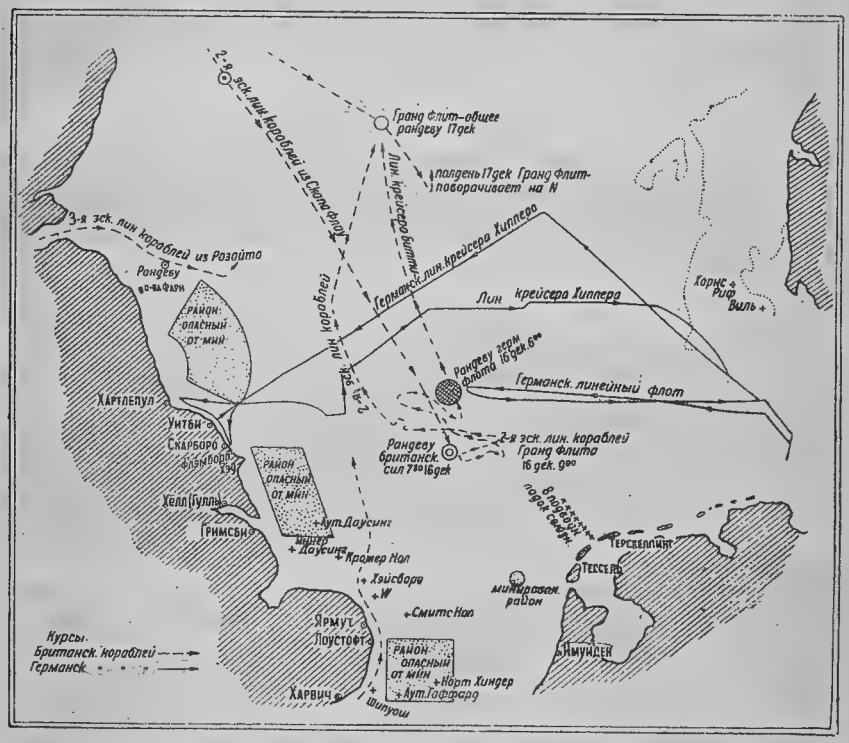
В 8 час. германские корабли *Дерфлингер*, *Фон-дер-Танн* и *Кольберг* показались у берегов незащищенного порта Скарборо. В то время как *Кольберг* ставил минное заграждение на фарватере, шедшем вдоль британского побережья и проглаленном для каботажного плавания, 2 другие корабля открыли огонь по станции береговой стражи, пустым казармам и городу. Здесь они поддерживали огонь в течение 30 минут, а затем ушли на север к Уитби, где также обстреляли станцию береговой стражи и аббатство и, простреляв минут 10, отошли в начале 10-го. По Скарборо они сделали 776 выстрелов, которыми было убито 18 граждан и ранено больше 100. По Уитби было выпущено 188 152-*мм* и 88-*мм* снарядов, которыми было убито 2 и ранено 6 чел., кроме того значительно повреждены западные ворота аббатства. С этих пор германские линейные крейсера получили прозвище „детоубийц", так как жертвой их огня пало много детей.

Как только Джеллико из перехваченных радиограмм узнал о том, что немцы обстреливают Скарборо и Хартлепул, он приказал всем силам Гранд-Флита, которые оставались еще в Скапа-Флау, выйти в море и итти к Гельголандской бухте. 3-й эскадре линейных кораблей (корабли типа *Кинг Эдуард*) он приказал выйти из Розайта и перехватить немцев, если они пойдут на север вдоль побережья. Его образ действий был совершенно правилен, но он не исправил бы первоначальной ошибки Адмиралтейства, которое не направило для этой цели всего Гранд-Флита в самом начале, на случай если бы немцы вступили в бой.

Ввиду слабости англичан, можно считать за счастье для них, что благодаря целому ряду случайностей столкновения не произошло. В полночь с 15 на 16 декабря германские линейные корабли и легкие крейсера, идя на запад, прошли как раз впереди британских сил около Доггер-банки, едва не столкнувшись с ними. Британский флот шел, развернувшись на фронте в 13 миль, направляясь на позицию, находившуюся позади продвигавшегося противника. В 5 ч. 15 м. 16 декабря 7 британских эскадренных миноносцев столкнулись с германским эскадренным миноносцем *V-155* (30 узл., 530 *т*, два 88-*мм* орудия), шедшим впереди кораблей, прикрывавших главные силы Флота Открытого моря, и в темноте атаковали его.

Море было очень бурно и, несмотря на значительное превосходство вооружения, британские миноносцы *Эмбескэйд* (*Ambuscade*) и *Линкс* (*Lynx*) получили повреждения, тогда как *V-155* ушел невредимый. На

радиосигналы подошел легкий крейсер *Гамбург* и еще 2 германские эскадренные миноносца; последовал жаркий артиллерийский бой на дистанции 7 каб. ($1^1/_4$ *км*). Британским миноносцам не удалось с успехом использовать торпеды, хотя один из них, *Харди* (*Hardy*), и выпустил одну. В *Гамбург* было 2 попадания, и он потерял 4 чел.; на *Харди* несколькими снарядами было убито 2 чел. и ранено 15 чел. Каждый из них донес, что потопил своего противника. Известие, что британские эскадренные миноносцы находятся поблизости, заставило Ингеноля в 5 ч. 42 м. повернуть со своими линейными кораблями на *SO*, чтобы избежать тор-



Карта 7. Выход германского флота и обстрел побережья Британских островов 15—16 декабря 1914 г.

педных атак, вследствие чего его линейные крейсера остались без поддержки.

Третья стычка немцев с англичанами имела место в 6 ч. 20 м., когда *Роон* (*Roon*), шедший в арьергарде Флота Открытого моря, вместе с 5 эскадренными миноносцами увидел британские эскадренные миноносцы *Юнити* (*Unity*) и *Линкс*; но противники разошлись, не открыв огня. Немного позже 4 британских эскадренных миноносца во главе с *Шарком* (*Shark*) снова заметили *Роона* и погнались за ним. Они не выпускали его из вида более получаса, стараясь дать знать по радио Битти и Уоррендеру, пока появление 3 германских легких крейсеров не заставило их отстать. Во время этих столкновений немцы мешали

радиопередаче англичан и препятствовали своевременному извещению флагманов о ходе событий. В этот день противники встретились еще раз. Около 11 ч. 30 м. *Саутэмптон* (флагманский корабль коммодора Гудэнафа) заметил легкий крейсер *Штральзунд* с несколькими эскадренными миноносцами и погнался за ним. Битти с линейными крейсерами шел в 4 милях позади, направляясь на *W*.

Бёрминхэм (*Birmingham*) присоединился к преследованию немцев, которые полным ходом уходили на юг. Гудэнаф сообщил сигналами Битти, что вступил в соприкосновение с германским крейсером и эскадренными миноносцами и что очевидно неизбежно серьезное столкновение. Но в этот самый момент на *Ляйоне* (флагманский корабль Битти) был поднят сигнал легким крейсерам „снова образовать дозорную завесу и выйти в голову линейным крейсерам". Сигнал этот предназначался только для *Нотинхэма* (*Nottingham*) и *Фалмута* (*Falmouth*) и имел целью удержать завесу на месте к северу, что давало Битти лучшую возможность войти в соприкосновение с Хиппером. Но этот сигнал был принят и исполнен и кораблями Гудэнафа, в результате чего немцы ушли. Неизвестно, стал ли командир легкой эскадры крейсеров поддерживать соприкосновение с противником по собственной инициативе, но в данном случае он мог сделать совершенно разумное заключение, что Битти, поднимая такой сигнал, имел в виду какую-нибудь важную цель. Этот эпизод ясно показывает, насколько в сигналах необходимы ясность и точность[1].

В то время как германский линейный флот уходил на *SO* германские линейные крейсера, предупрежденные легкими крейсерами о точном местонахождении Битти, свернули на *N* и избежали встречи с ним. Британские подводные лодки добились не большего успеха, чем крупные корабли; хотя 2 лодки (типа „Е") увидели и атаковали германские линейные корабли, но обе атаки не удались. Таким образом операция с точки зрения немцев была несомненно успешна. Первый раз со времени войны с Голландией противник причинил потери на британской территории, и в данном случае не могло служить утешением, что обстрел немцами районов, застроенных жилыми домами, или незащищенных портов противоречит духу и букве законов морской войны. Даже германское командование испытывало неловкость, как это видно из секретного приказа Вильгельма II, отданного им 31 декабря[2], где он предписывал флоту избегать причинения ненужного ущерба частной собственности.

С британской точки зрения может быть было даже удачно, что Битти не столкнулся с Хиппером, так как тактика Хиппера безусловно заключалась в том, чтобы завлечь британские линейные крейсера на линейные корабли Флота Открытого моря. Немцы с *Блюхером* имели бы превосходство в линейных крейсерах, а со стороны англичан в этом столкновении не было подавляющего линейного флота, который мог бы вмешаться в решительный момент, как в Ютландском бою.

---

[1] Официальная история операций британского флота в мировую войну (Корбетт—Ньюболт) содержит значительное количество примеров неудовлетворительного состояния службы связи и осведомления на британских кораблях. Особенно часты случаи ошибок, недоразумений и плохой работы при производстве сигналов и передаче радио на эскадре Битти на всем протяжении войны. — *Н. Н.*

[2] Nordsee, т. III, стр. 120.

Недовольство в германском флоте тем, что Ингеноль упустил благоприятный случай вследствие своей чрезмерной осторожности, объясняющейся, как известно, приказами Вильгельма II и побудившей его преждевременно повернуть на *SO* в 5 ч. 42 м., возрастало по получении информаций о движениях англичан.

„Ингеноль,—писал Тирпиц,—держал судьбу Германии в своих руках; я готов лопнуть от негодования, когда думаю об этом". Все время немцам благоприятствовала туманная погода, так как видимость улучшалась лишь на короткие периоды.

После этой операции линейные крейсера Битти стали базироваться на Розайт, и в ответ на германское нападение тотчас же был разработан план воздушного нападения на ангары германских цеппелинов. Этот план был приведен в исполнение 25 декабря при поддержке всего Гранд-Флита, крейсеров Тэрвита и его флотилий эскадренных миноносцев. Атака была произведена 9 гидросамолетами, доставленными на авиаматках (aircraft carriers), но результаты ее были ничтожны. На обратном пути в Скапа-Флау во время жестокого шторма линейные корабли *Конкерор* (*Conqueror*) и *Монарк* столкнулись так неудачно, что вышли из строя на несколько недель. К счастью, их заменили новые линейные корабли *Эмпрор ов Индиа* (*Emperor of India*) и *Бэнбоу* (*Benbow*).

В этот период английский флот постигла еще одна неудача: 1 января 1915 г. линейный корабль *Формидэбл* (*Formidable*) во время учения в составе 5-й эскадры линейных кораблей (адм. Бэйли) у Портлэнда на малом ходу и без охраны был атакован подводной лодкой *U-24*. В море была большая волна; в корабль попали 2 торпеды; он оставался на плаву в течение $2^1/_2$ часов, но из-за бурного моря и угрозы повторной атаки подводной лодки погибли его командир, 35 офицеров и 512 чел. команды. Баркас с 70 человеками был спасен благодаря мужеству команды бриксхэмского траулера *Провиденс* (*Provident*). Адм. Бэйли был смещен за то, что не принял мер охранения против торпедных атак, хотя он не без основания оправдывался тем, что боевые учения эскадры без прикрытия эскадренных миноносцев производились по приказу Адмиралтейства.

Германские силы, принимавшие участие в обстреле Скарборо—Хартлепуля

	Тоннаж	Скорость хода в узлах	Бортовой залп	Всего в бортовом залпе
Линейные крейсера:				
Зейдлиц (Seydlitz)	24 610	26,7	10—280-*мм*; 6—152-*мм*	8—305-*мм* 28—280-*мм* 23—152-*мм*
Дерфлингер (Derfflinger)	26 180	28,0	8—305-*мм*; 7—152-*мм*	
Мольтке (Moltke)	22 640	27,2	10—280-*мм*; 6—152-*мм*	
Фон-дер-Танн (Von der Tann)	19 100	26,0	8—280-*мм*; 5—152-*мм*	
Линейные корабли:				
Фридрих дер-Гроссе (Friedrich der Grosse)	24 410	23,0	Каждого 10—305-*мм*; 7—152-*мм*	—
Принц-регент-Люитпольд (Prinzregent Luitpold)	24 410			

	Тоннаж	Скорость хода в узлах	Бортовой залп	Всего в бортовом залпе
Линейные корабли:				
Кайзерин (Kaiserin)	24 410	23,0	Каждого 10—305-*мм*; 7—152-*мм*	60—305-*мм* 36—152-*мм*
Кайзер (Kaiser)	24 410			
Кёниг Альберт (König Albert)	24 410			
Гросер Курфюрст (Grosser Kurfürst)	25 390	23,0	10—305-*мм*; 7—152-*мм*	—
Линейные корабли:				
I эскадра				
Остфрислянд (Ostfriesland)	22 440	20,5	8—305-*мм*; 7—152-*мм*	32—305-*мм* 28—152-*мм*
Тюринген (Thüringen)				
Гельголанд (Helgoland)				
Ольденбург (Oldenburg)				
Позен (Posen)	18 600	20,0	8—280-*мм*; 6—152-*мм*	32—280-*мм* 24—152-*мм*
Рейнлянд (Rheinland)				
Нассау (Nassau)				
Вестфален (Westfalen)				
II эскадра				
8 до-дредноутов типа *Дейтчланд (Deutschland)*	Каждый 12 997	19,0	4—280-*мм*; 7—170-*мм*	—
Броненосные крейсера:				
Блюхер (Blücher)	15 500	22,5	8—210-*мм*; 4—152-*мм*	—
(с линейными крейсерами):				
Роон (Roon)	9 350	21,0	4—210-*мм*; 5—152-*мм*	—
Принц Хейнрих (Prinz Heinrich)	8 760	20,0	2—240-*мм*; 5—152-*мм*	—
Легкие крейсера:				
Штральзунд (Stralsund)	4 470	26,0	по 6—105-*мм*	—
Грауденц (Graudenz)	4 900	28,0		
Страссбург (Strassburg)	4 470	26,9		
Кольберг (Kolberg)	4 280	26,3		
Росток (Rostock)	4 820	28,0		
Гамбург (Hamburg)	3 200	23,0	Каждый по 5—105-*мм*	—
Штутгарт (Stuttgart)	3 400	23,0		
Мюнхен (München)	3 200	23,0		
Данциг (Danzig)	3 200	23,0		
Фраунлоб (Frauenlob)	2 670	21,0		

Флотилии эскадренных миноносцев II, VI, VII, VIII, IX.

Британские силы

Линейные крейсера: *Ляйон (Lion), Куин Мэри (Queen Mary), Тайгер (Tiger), Нью-Зиленд (New Zealand)* (двадцать четыре 343-*мм*, восемь 305-*мм*, шесть 152-*мм*; 27 узл.; 18 800 — 28 000 *т*).

Линейные корабли: *Кинг Джордж V (King George V), Орайон (Orion), Аякс (Ajax), Конкерор (Conqueror), Сентьюриен (Centurion), Монарк (Monarch),* (шестьдесят 343-*мм*; 21 узел, 22 500—24 000 *т*).

Бронепалубные крейсера: *Энтрим (Antrim), Арджил (Argyll), Девоншир (Devonshire), Роксборо (Roxburgh),* (двенадцать 190-*мм*, двенадцать 152-*мм*, 22 узла; 10 850 *т*).

Легкие крейсера: *Саутэмптон (Southampton), Нотинхэм (Nottingam), Бёрминхэм (Birmingham), Фалмут* (двадцать 152-*мм*; 26 узлов, 5 250—5 440 *т*).

7 эскадренных миноносцев 4-й флотилии (32 узла, котлы с нефтяным отоплением). Отряд Тэрвита: 4 легких крейсера: *Аретьюса (Arethusa), Орора (Aurora), Ондоунтэд (Undaunted), Фирлес (Fearless)* (26—30 узлов, шесть 152-*мм*, пятнадцать 102-*мм*).

Около 30 эскадренных миноносцев.

Глава 6

Первый налет цеппелинов на Великобританию.—Хиппер выходит на Доггер-банку.— Встреча с Битти.—Бой у Доггер-банки.—Тяжелое попадание в *Зейдлиц*.—Флагманский корабль Битти сильно поврежден.—Последние минуты *Блюхера*.—*Ляйон* отстает.—Бой прерывается.—Попадания и потери.—Фишер недоволен.—Расширение деятельности германских подводных лодок.—Объявление блокады Великобритании.—Потопление *Фалабы* и *Лузитании* подводными лодками.—Впечатление, произведенное потоплением на нейтральные державы.—Британская контрблокада Германии.—Дело *Баралонга*.—Захват германских морских баз.—Осада Киао-Чао.—Его падение.—Операции в Мессопотамии.—Крейсерство *Метеора*.—Бомбардировка бельгийского побережья.—Крейсерство *Мёве* и *Грейфа*.—Потопление *Эребика*.—Шеер вступает в командование Флотом Открытого моря.—Походы к Терсхеллингу.—Схватка в Гельголандской бухте.

В январе 1915 г. германский штаб получил разрешение Вильгельма II на выходы Флота Открытого моря в Северное море в более широком масштабе с целью выманить британский флот из баз и разбить его по частям. Кайзер согласился допустить бомбардировку английских городов с цеппелинов, но Лондон решено было пощадить[1]; бомбардировка лондонских доков была определенно разрешена. 19 и 20 января были сброшены первые бомбы с цеппелинов *L-3* и *L-4* в восточных графствах Англии; ими было убито 4 чел. и ранено 16. Их жертвами за исключением одного были мирные граждане. Это бесцельное метание снарядов в неимеющие военного значения цели было новым нарушением законов и обычаев честной войны, новым напоминанием об уязвимости Великобритании с воздуха.

Гранд-Флит все еще был ослаблен тем, что ряд кораблей находился в ремонте, и из его дредноутов боеспособны были не более 18, и еще два новых, из которых ни один не был вполне готов для боя в строю, против 17 боеспособных германских дредноутов полного состава Флота Открытого моря. В середине января 3-я эскадра линейных кораблей Флота Открытого моря перешла в Балтику для боевых учений, и, хотя она ввиду этого не могла бы быть использована в случае необходимости, Ингеноль решил послать свои линейные крейсера к Доггер-банке, чтобы очистить этот район от подозрительных британских судов. *Фондер-Тann* находился в это время в текущем ремонте, и в состав эскадры Хиппера входили только *Зейдлиц, Мольтке, Дерфлингер* и *Блюхер*. 23 января после полудня эти 4 корабля вместе с легкими крейсерами *Граудeнц, Росток, Штральзунд* и *Кольберг* и 19 эскадренными мино-

[1] *Pohl*, Aus Aufzeihcnungen (Поль „Из записок"), стр. 100.

носцами вышли в море; в тот же день вечером британские линейные крейсера и отряд Тэрвита также вышли в море, а за ними следовал весь боеспособный состав Гранд-Флита.

В этот период войны, благодаря быстрой и четкой работе штаба, англичане пользовались одним большим преимуществом: им в большинстве случаев удавалось перехватывать и расшифровывать германские радиограммы и, основываясь на них, предпринимать те или иные действия[1]. Правда, бывали ошибки, как например перед набегом на Скарборо или впоследствии перед Ютландским боем, когда британский штаб не ожидал выхода германского линейного флота. Однако обычно британскому командованию удавалось установить, в каком направлении и в каком составе двигаются немцы, тогда как последние не имели подобных сведений ни о расположении, ни о намерениях англичан. Такое исключительное положение дел вряд ли когда-нибудь повторится в будущих войнах; если бы в 1914—1916 гг. немцы более осторожно пользовались радиотелеграфом, их операции увенчались бы гораздо большими успехами. С другой стороны в своих воздушных кораблях немцы имели средство, которое давало им возможность быстро получать точные сведения и которыми они удивительно плохо пользовались.

Германский план этого выхода к Доггер-банке был исключительно неудачен и должен был привести к тяжелому поражению. Главные силы Ингеноля не были готовы поддержать Хиппера. Очевидно он был убежден, что Гранд-Флит не выйдет, так как 19 и 20 января он производил поиск на Северном море и поэтому должен был быть занят погрузкой угля. По объяснению Ингеноля он не сосредоточил и не вывел свой линейный флот, потому что опасался привлечь этим внимание англичан; однако это оправдание не было принято его правительством. В это самое время превосходные британские силы в молчании (было категорически приказано воздержаться от радиотелеграфирования) приближались к Доггер-банке, и Хиппер, таким образом, шел 15-узловым ходом прямо в ловушку.

24 января в 7 ч. 15 м. отряд британских крейсеров увидел германские корабли у восточного края Доггер-банки, примерно в 180 милях от устья р. Тайн. Битти вел линейные крейсера *Ляйон, Тайгер, Принсес Роял, Нью-Зиленд* и *Индомитэбл* (*Куин Мери* была в ремонте); крейсера Гудэнафа: *Саутэмптон, Бёрминхэм, Нотинхэм, Лоустофт* 1-й эскадры крейсеров; отряд Тэрвита, состоявший из 3 легких крейсеров—*Аретьюса, Орора* и *Ондоунтэд* и 35 эскадренных миноносцев, шел из Харвича и в это время уже находился в пределах видимости Битти. В это же время главные силы Гранд-Флита входили в Северное море и находились на широте мыса Кинэрд Хэд (Kinnaird Head) у Эбердина; 7 до-дредноутов 3-й эскадры линейных кораблей, шедшие из Розайта, находились позади Битти на довольно большом расстоянии. В 7 ч. 15 м. крейсер *Орора*, идя на *N*, чтобы присоединиться на Доггер-банке к Битти, увидел *Кольберг* с 4 германскими эскадренными миноносцами, и был им обстрелян. Тотчас на *Ороре* был поднят сигнал, что она вступила в бой с Флотом Открытого моря.

---

[1] Возможность расшифровать германские радио была получена с момента захвата русскими сигнальных кодов и шифров с выскочившего на камни в Финском заливе у о. Оденсхольм германского крейсера *Магдебург* (*Magdeburg*) (см. примечание к стр. 227—228. Эти шифры были тотчас же сообщены англичанам—*Н. Н.*

В течение 3 мин. она не отвечала на огонь германских кораблей. На расстоянии 27 каб. (ок. 5 *км*) немцы добились 3 попаданий, на что англичане ответили двумя попаданиями 152-*мм* снарядов, выведших на *Кольберге* из строя 5 чел. После этого противники разошлись, отходя каждый к своим главным силам, но вскоре англичане увидели другой германский корабль, а *Саутэмтон* заметил на юго-востоке силуэты германских линейных крейсеров. Они повернули, как только *Кольберг* донес, что вошел в соприкосновение с британскими силами, и стали отходить 15-узловым ходом назад, курсом на Гельголанд; Хиппер по радио донес Ингенолю, что видит слева по корме 4 крейсера типа *Чэтэм* и прямо за кормой 3 малых британских крейсера и 26 эскадренных миноносцев, позади которых видны дымы нескольких крупных кораблей, идущих большим ходом. Ветер дул с востока, заходя немного к северу, силой от 3 до 4 баллов, небо—облачное, море—довольно спокойное, видимость—от 8 до 10 миль.

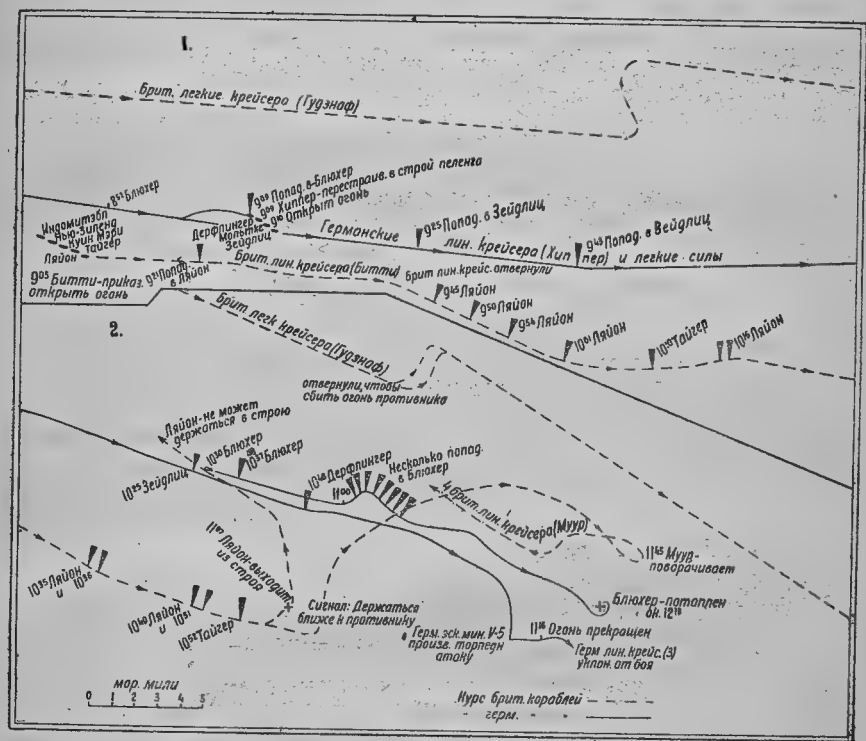
Так как британские силы приближались быстро, Хиппер увеличил ход. В 8 ч. 25 м. *Блюхер*, шедший концевым, дал несколько залпов из своих кормовых 210-*мм* орудий по группе британских эскадренных миноносцев, которые быстро нагоняли его, и отогнал их. Британские легкие крейсера уклонились к востоку, чтобы держаться вне дальности огня, но поддерживали соприкосновение. Хотя Хиппер увеличил ход до 21 узла, крейсера Битти продолжали быстро нагонять его, и их силуэты уже показались на горизонте. Битти обходил немцев с правого борта с тем, чтобы оказаться между ними и их базами, а Гудэнаф со своими легкими крейсерами держался левее немцев, избегая следовать прямо за неприятельскими линейными крейсерами из опасения мин, которые они могли поставить. Эскадренные миноносцы находились между обеими британскими эскадрами. Вначале Битти увеличил ход до 26 узлов, затем до 27 и, наконец, до 28; большие корабли обеих сторон сходились все ближе и ближе. В 8 ч. 52 м. Битти назначил ход 29 узлов, хотя это было выше действительной скорости его кораблей. Тем не менее команды кораблей, возбужденные близостью противника, сделали невозможное, и приказ был выполнен. Однако *Нью-Зиленд* и *Индомитэбл* отстали.

В 8 ч. 52 м. *Ляйон* дал первый залп по *Блюхеру* с расстояния 110 каб. (ок. 20 *км*). Он упал недолетом. Британская эскадра перестроилась в строй пеленга, расположившись так, что могли действовать все орудия линейных крейсеров. В 9 ч. 05 м., дав еще несколько пристрелочных залпов, Битти приказал открыть огонь всем кораблям, пришедшим на дальность огня. Хиппер также перестроил свои корабли в строй пеленга, но из-за густого дыма из труб германских крейсеров и миноносцев противникам было трудно видеть друг друга. Вследствие ограниченного угла возвышения германских орудий, они смогли открыть огонь только в 9 ч. 10 м., когда дистанция уменьшилась до 100 каб. (ок. $18^1/_4$ *км*).

Примерно в это же время *Блюхер* получил первое попадание; оно не причинило ему серьезных повреждений. В этот период боя из-за дыма и плохой видимости цели часто менялись. *Ляйон*, *Тайгер*, *Принсес Роял* стреляли преимущественно по *Блюхеру* до 9 ч. 14 м., когда *Ляйон* перенес огонь на *Мольтке*. Немцы стреляли главным образом по *Ляйону*, так как они видели его лучше других кораблей, и таким образом огонь был сосредоточен на головном корабле британской колонны, что вероятно спасло Хиппера от более жестокого поражения. То, что в хвосте его

колонны шел слабейший из его кораблей *Блюхер*, было большой ошибкой Хиппера, хотя во время набега на Скарборо *Блюхер* показал, что не уступает в скорости другим кораблям. Японцы обычно следили за тем, чтобы на обоих концах боевой линии были сильные корабли.

В 9. ч. 35 м. Битти поднял сигнал взять под обстрел соответствующие своему месту в строю корабли неприятельской колонны. При распределении целей *Тайгер*, считая слева направо, предположил, что концевой корабль *Индомитэбл* стреляет по *Блюхеру*, тогда как *Индомитэбл* находился за пределами дальности огня и не должен был иттти в счет. Таким образом *Тайгер* стрелял по *Зейдлицу*, а не по *Мольтке*, который



Карта 8. Бой на Доггер-банке 24 января 1915 г.

оставался необстрелянным. Последнее обстоятельство повышает действительность стрельбы, что подтвердилось впоследствии, в Ютландском бою, когда британские линейные крейсера допустили такую же ошибку при распределении целей. Вдобавок из-за дыма *Тайгер* скоро потерял из вида *Зейдлица* и, таким образом, по флагманскому германскому кораблю стрелял только один *Ляйон*.

Тэрвит сдался назад, чтобы не мешать стрельбе линейных крейсеров своим дымом, но видеть немцев было попрежнему чрезвычайно трудно.

В *Дерфлингер* было 2 попадания, оба несерьезные. В 9 ч. 43 м. 343-*мм* снаряд с *Ляйона* попал в барбет кормовой башни *Зейдлица*, пробил 234-*мм* (9″) броню и, разорвавшись во время проникновения через

броню, увлек докрасна раскаленные осколки брони в рабочее отделение кормовой башни. Эти осколки подожгли несколько находившихся там зарядов. Они вспыхнули, и команда перегрузочного отделения, находившегося ниже, вероятно пыталась спастись через дверь в переборке, которая отделяла их от соседнего подбашенного отделения (на *Зейдлице* на корме находились две башни, из которых передняя стреляла поверх задней). В то время как дверь открылась, пламя горящих зарядов, повидимому, перебросилось на боевые запасы в зарядниках и в перегрузочном отделении. Пламя проникло во вторую башню и зажгло и там большое количество боевых запасов.

Всего огонь охватил 6 *т* взрывчатых веществ. Из двух кормовых башен поднялся столб пламени „вышиной в дом", и повалил густой дым. На телефонные вызовы башни не ответили. Ужасное море огня поглотило 165 чел., из которых 159 погибло моментально. Но в погреба огонь не проник; точно так же не взорвались и заряды, находившиеся еще в металлических гильзах. Погреба были спасены благодаря мужеству главного старшины: штурвалы клапанов затопления были раскалены докрасна, но он взялся за них и повернул, несмотря на то, что при этом сжег себе мясо на руках. В течение нескольких минут, когда из башни валил густой дым, все на *Зейдлице* ожидали, что корабль взорвется. Чтобы до своей гибели нанести как можно больший ущерб противнику, старший артиллерист *Зейдлица* с удивительным хладнокровием открыл частый огонь, и залпы оставшихся 3 башен грохотали каждые 10 сек.[1] под приветственные крики с остальных германских кораблей. Положение корабля было очень серьезно, хотя управление огнем и сохранилось. Он сел кормой до 34 фут, приняв около 600 *т* воды; в 11 ч. 05 м. в уцелевших башнях боевого запаса оставалось всего лишь 200 выстрелов.

Ляйон, получивший в 9 ч. 21 м. первое попадание, от которого пострадал незначительно, теперь сам получил тяжелое повреждение. В 9 ч. 40 м. Битти показалось, что германские эскадренные миноносцы готовятся выйти в атаку, и он приказал своим кораблям слегка отвернуть, не увеличивая дистанции.

На самом же деле германским эскадренным миноносцам, находившимся с правого, т. е. стреляющего, борта и несколько впереди линейных крейсеров Хиппера, стало трудно держаться впереди, и они перешли в хвост колонны. Они не намеревались атаковать британские корабли, а энергичный огонь по ним и приближение британских эскадренных миноносцев заставили их прибавить ходу; уменьшение скорости кораблей Битти до 24 узл. помогло им уйти от него. В 9 ч. 45 м. *Ляйон* едва не погиб от снаряда, который пробил 102-*мм* броню погреба, но не разорвался; в 9 ч. 54 м. снаряд попал в крышу первой носовой башни и на несколько минут вывел из действия одно из орудий. В 10 ч. 18 м. корпус *Ляйона* задрожал от попадания тяжелого снаряда, который вдавил броневую плиту, повредил левый холодильник и вывел из действия левую машину. Незадолго до того *Ляйон* получил еще одно попадание, вызвавшее крен на левый борт.

---

[1] Nordsee, т. III, стр. 212. Если это действительно так, то скорость стрельбы была необычайно велика—3 выстрела из 280-*мм* орудия в минуту. Вероятно залпами стреляли по одному орудию в каждой башне, как и в британском флоте.

В этот период боя германские линейные крейсера время от времени стреляли без особых результатов по легким крейсерам Гудэнафа, находившимся с их левого борта, но их огонь заставил англичан увеличить дистанцию. В 10 ч. 30 м. Битти, увеличив скорость до 26 узл. снова сблизился с немцами, и бой принял ожесточенный характер. *Блюхер* получил тяжелое попадание 343-*мм* снарядом, который пробил броневую палубу между двумя передними из средних 210-*мм* башнями и поджег около 40 зарядов в коридоре, который тянулся почти на одну треть длины корабля и служил для подачи боевых запасов. Пламя перебросилось через шахты элеваторов в обе башни и истребило всех находившихся в них. Середина корабля была охвачена пламенем. Вышел из действия рулевой привод, котлы кочегарки № 3 были повреждены, почему скорость корабля упала до 17 узл. На *Зейдлице* был принят с *Блюхера* сигнал:

„Все машины вышли из действия".

Блюхер сразу отстал, число попаданий в него начало расти, но он продолжал непрерывно и быстро стрелять. Между тем и *Ляйон* также жестоко страдал под сосредоточенным огнем противника и начал отставать. Между 10 ч. 35 м. и 10 ч. 41 м. он получил 3 попадания, одно из которых вызвало пожар в погребе носовой башни. Он уже казался обреченным, но в это время удалось затопить погреб, и пожар был прекращен. *Дерфлингер* за этот период получил много попаданий, но пострадал незначительно, хотя с британских кораблей казалось, что на нем свирепствует сильный пожар. В 11 час. Хиппер приказал своим эскадренным миноносцам итти в атаку. Как раз перед этим Битти показалось, что он видит справа по носу подводные лодки[1], и он повернул свою эскадру на 8 румбов (90°) влево, а затем на *NO*, в результате чего его эскадра должна была подойти на 35 каб. (ок. $6^1/_2$ *км*) к *Блюхеру*, не увеличивая заметно расстояния до больших германских кораблей. Атака германских эскадренных миноносцев не была проведена до конца, так как поворот англичан поставил миноносцы в невыгодное положение и Хиппер отозвал их назад. *Блюхер* уклонился к *N*, а Хиппер, покидая его, повернул на *S*. Он сделал это, ожидая появления британского линейного флота, и если бы промедлил, то его 3 линейные крейсера почти наверняка были бы уничтожены. Несомненно, он поступил совершенно правильно, что ушел; но его большой ошибкой было то, что *Блюхер* был концевым.

В 11 ч. 16 м. германские корабли прекратили стрельбу. В 11 час. *Ляйон* отстал, вследствие повреждений, но после сигнала: „Курс *NO*" в 11 ч. 05 м. Битти поднял сигнал: „Атаковать хвост неприятельской колонны", а затем в 11 ч. 07 м.: „Держаться ближе к противнику"[2] — точное современное воспроизведение последнего сигнала Нельсона:

---

[1] Фактически ни одной подводной лодки поблизости не было. Германские лодки не использовались совместно с крупными кораблями. Поворот Битти был предметом больших споров (см. Beson „Jutland Scandal",—Бэкон „Ютландский скандал", стр. 140, 150).

На самом деле поворот не имел сколько-нибудь существенного значения.

[2] Сигнал был неясен, так как было неизвестно, означает ли „противник" *Блюхера* или остальные 3 корабля Хиппера. Битти очевидно имел в виду последние. В отряде линейных крейсеров было принято предоставлять широкую свободу инициативе подчиненных, возможно меньше прибегая к сигналам.

„Сблизиться еще больше“. Так как радиостанция на *Ляйоне* была выведена из действия, то сигналы передавались флагами, и из-за ветра и дыма их было плохо видно. Последний сигнал совершенно не был принят остальными линейными крейсерами, а первый разобран так: „Атаковать хвост противника в направлении *NO*“. Поэтому к.-адм. Муур, державший флаг на *Нью-Зиленд* и принявший командование эскадрой после того, как *Ляйон* вышел из строя, не стал преследовать Хиппера, а пошел добивать беспомощного *Блюхера*, совершенно так же, как за 10 лет до этого Камимура повернул со своими броненосными крейсерами, чтобы прикончить *Рюрика*, тем самым позволив *России* и *Громобою* уйти. Ни Камимура, ни Муур не осуществили важнейшего принципа, что основной задачей в бою является уничтожение главных сил противника.

Плохое сигналопроизводство в сочетании с отсутствием инициативы и буквальным исполнением сигналов дали 3 линейным крейсерам Хиппера возможность уйти. Вопреки предположениям англичан только один *Зейдлиц* пострадал серьезно, хотя и его скорость уменьшилась только до 21 узла. *Мольтке* не пострадал совершенно, а *Дерфлингер* получил только одно попадание. *Блюхер* подобно *Суворову* проявил удивительную живучесть: он не прекращал огня до 12 ч. 13 м. и затонул после того, как в него попало 7 торпед и от 70 до 100 тяжелых снарядов; его команда мужественно сопротивлялась до конца. Вместе с кораблем погиб и его командир капитан Эрдман.

В то время как *Блюхер* лежал на борту и британские малые корабли были заняты спасением его команды, над ним появился германский самолет *№ 83* и, не рассмотрев, что это свой же тонущий корабль, осыпал его бомбами.

Вследствие этого многие из тонущих не были спасены. Над местом боя летал также германский цеппелин *L-5*, но ни он, ни самолет не дали германскому командованию действительно ценных сведений. В это время Битти со своим штабом перешел с все больше и больше отстававшего *Ляйона* на эскадренный миноносец *Эттэк (Attack)* и пошел вслед за своей эскадрой. Он встретил ее только в полдень, когда она возвращалась, отказавшись от погони за германскими крейсерами. В это утро в 10 ч. 03 м. Ингеноль передал по радио Хипперу: „Главные силы и флотилии выходят немедленно“ [1]. Радио было перехвачено англичанами, но не вызвало тревоги: Гранд-Флит приближался, а Флот Открытого моря, как было известно, не имел в своем составе своих лучших дредноутов. Бой закончился в 80 милях к западу от Гельголанда и в 60 милях к западу от германских минных полей.

Не без труда и опасности *Ляйон* был доведен до Фирт ов Форта. При возвращении в базу линейный корабль *Британия* (*Britannia*) 3-й эскадры линейных кораблей сел на мель и получил значительные повреждения. Но кроме этих 2 кораблей, вышедших из строя на время, и эскадренного миноносца *Метеор* (*Meteor*), получившего попадание в котел, англичане не имели серьезных потерь.

---

[1] Nordsee, ч. III, стр. 285. Последнее слово сигнала не было известно англичанам, так как или немцы пользовались новым шифром, или радиостанция его не приняла.

Результаты боя следующие:

Броненосный крейсер Блюхер погиб после трехчасового боя.

	Тонн	Попадания	Убитые	Раненые	Пленные	Тяжелые орудия: борт. залп вес в *кг*	Тяжелые орудия: число сделанных выстрелов
Британские корабли:							
Ляйон	26 350	12[1]	0	17	—	4 990	243
Тайгер	28 500	2[1]	10	11	—	5 080	255
Принсес Роял	26 350	0	0	0	—	4 536	271
Нью Зиленд	18 800	0	0	0	—	3 084	139
Индомитэбл	17 250	0	0	0	—	3 084	50
Всего	117 250	14[1]	10	28	—	20 774	958
Немцы:							
Зейдлиц	24 600	2[2]	159	33	—	2 994	390
Мольтке	22 600	0	0	0	—	2 994	276
Дерфлингер	26 000	1	0	0	—	3 120	310
Блюхер	15 500	70–100	792	45	189	998	300
Всего	88 700	73?	951	78	189	10 106	1 276

Сюда же следует добавить потери британского эскадренного миноносца *Метеор*, на котором было убито 4 и ранен 1, и германского крейсера *Кольберг*, потерявшего 2 ранеными и 3 убитыми.

Корабли, вышедшие из строя с обеих сторон, были ближайшие к противнику: у англичан — головной корабль *Ляйон*, а у немцев — концевой *Блюхер*. Единственный потопленный корабль — *Блюхер* — принадлежал к более слабому классу, непригодному для борьбы с линейными крейсерами. Превосходство англичан над немцами было хотя довольно значительно, но в действительности не так велико, как на бумаге, потому что два последние британские крейсера сильно отстали во время преследования, и огонь *Индомитэбля* был мало действительным, пока *Блюхер* не отстал. К этому надо еще прибавить, что *Тайгер*, один из трех крейсеров, шедших впереди, был новый корабль, команда которого не имела достаточной тренировки и опыта, необходимых для меткой стрельбы на предельных дистанциях. По свидетельству офицеров, принимавших участие в бою, он не добился ни одного попадания.

Что касается калибров, то более легкие и многочисленные германские орудия были более скорострельны и оказались неожиданно

[1] По различным источникам эти цифры различны. В данной таблице взято число попаданий тяжелыми снарядами по сведениям, полученным от офицеров, принимавших участие в бою.

[2] Nordsee, т. III, стр. 236. В тексте сказано, что *Зейдлиц* получил 2 попадания, а на карте 18-й, в том же труде, показано третье попадание в 11.25 (10.25 по английскому времени).

мощными; другое преимущество германских кораблей заключалось в гораздо более толстой броне. Британские орудия до момента, когда *Блюхер* вышел из строя, дали всего лишь 6 попаданий, что, вероятно, не превышало одного процента от общего числа сделанных за это время выстрелов. Корабли Хиппера дали по меньшей мере 14 попаданий, что составляет 1,5% от числа их выстрелов. Немцы утверждают, что условия не благоприятствовали их стрельбе, но тщательное рассмотрение обстоятельств боя показывает, что это было не так.

Гибель *Блюхера* была тяжелым ударом и понизила активность Флота Открытого моря в критический период, когда действия германских подводных лодок требовали крайнего напряжения со стороны миноносцев британского флота. Ингеноль был смещен, и его заменил адмирал Поль. Во главе германских линейных крейсеров остался Хиппер, действовавший в этом бою не особенно блестяще, хотя впоследствии оказавшийся способным командующим. С британской стороны руководство Битти было решительным и умелым, но к несчастью в критический момент, вследствие выхода из строя *Ляйона*, командование должно было перейти к офицеру, который был незнаком с линейными крейсерами и из-за нечеткой работы службы связи получил распоряжения Битти в искаженном виде. Существовало предположение, что большую роль в обеспечении отхода Хиппера сыграли мины и подводные лодки. Но этого не было: ни, та ни другая сторона этих боевых средств не применяли. Немцами было выпущено во время боя только 2 торпеды, обе с эскадренного миноносца *V-5* и обе мимо. Британские легкие корабли пустили несколько торпед в *Блюхера*.

Фишер был недоволен боем. С его точки зрения британские линейные крейсера должны были „всех потопить", если бы они лучше умели стрелять на предельных дистанциях. Он всегда задавался нельсоновской целью — „не победа, а уничтожение", хотя при высококачественном противнике уничтожение крайне трудно достижимо. Оно было достигнуто только в трех сражениях современности — Абукирском, Трафальгарском и Цусимском.

После боя на Доггер-банке немцы усовершенствовали свои дальномеры, чтобы обеспечить лучшие результаты стрельбы на дальних дистанциях. Они подвергли самому тщательному исследованию башни и погреба *Зейдлица* и на всех своих больших кораблях произвели переоборудование, чтобы избежать повторения катастрофы, из-за которой этот корабль чуть не погиб. Они внесли много усовершенствований, и тем не менее в Ютландском бою повторились такого же характера пожары боевых запасов.

В результате прискорбного случая с *Ляйоном* англичане обратили внимание на неудачное устройство погребов и слабость крыш башен [1], но ничего сделано не было.

Ввиду строгой цензуры в обеих странах, действительные результаты боя были неясны. Немцы воображали, что они потопили *Ляйон* или *Тайгер*; англичане предполагали, что *Дерфлингер* тяжело поврежден и едва ушел, тогда как на самом деле повреждения *Дерфлингера* были

[1] Смотри уклончивое официальное объяснение, приведенное у Hansard „House of Commons Debates" (Хансард „Прения в палате общин"), 1921 г., т. 141, столбец 1 113, а также критические замечания у F. Joung „Battle Cruisers" (Ф. Ионг „Линейные крейсера"), стр. 222, где приводится это объяснение.

совершенно несерьезны. *Мольтке*, как думали англичане, понес тяжелые потери, а на деле он не получил ни одного попадания. В результате боя англичане несомненно стали переоценивать действительность своего огня и своих крупнокалиберных снарядов, относительно которых результаты боя у Фалкландских островов должны были внушить некоторые сомнения.

Случайно или намеренно за уходом Ингеноля с поста командующего Флотом Открытого моря последовало более беспощадное использование подводных лодок. 1 февраля 1915 г. подводная лодка *U-20* под командой Швигера, имя которого вскоре получило широкую известность после потопления *Лузитании*, пустила торпеду в британское госпитальное судно *Эстьюриас* (*Asturias*). По счастью торпеда прошла мимо. Германское правительство признало, что произошла ошибка, и заявило, что несмотря на сумерки *Эстьюриас* не нес положенных огней, но по свидетельству офицеров судна вечер был необыкновенно ясный и светлый, и в назначении судна ошибиться было нельзя.

Подводные лодки начали появляться в Ирландском море; особенно энергично действовала *U-21* (Херзинг) около Ливерпуля, и 31 января британское правительство предписало всем торговым судам союзников поднимать нейтральные флаги и скрывать все признаки, по которым можно было бы определить их национальность. По морским обычаям коммерческое судно имеет право поднять нейтральный флаг, чтобы избежать захвата [1]. 29 января *U-21* неожиданно появилась у Барроу (Borrow). Она была замечена с двухорудийной 152-*мм* береговой батареи, но ее принимали за британскую подводную лодку, пока она не открыла огонь. Огонь батареи заставил *U-21* погрузиться и уйти. Присутствие подводных лодок на важнейших коммуникационных линиях вынудило британское правительство послать туда эскадренные миноносцы из Северного моря, что вызвало опасное ослабление Гранд-Флита. Это оказало немедленное влияние на операции на главном морском театре.

В это время адм. Поль, вступивший в командование Флотом Открытого моря, получил вынужденное согласие Вильгельма II на новую систему ведения подводной войны. 4 февраля 1915 г. он издал сообщение, объявлявшее „воды вокруг Великобритании и Ирландии военной зоной“ и угрожавшее уничтожением всякому торговому судну, „обнаруженному в этих водах после 18 февраля, не считаясь с безопасностью находящихся на борту“. Нейтральным державам было объявлено, что ввиду „злоупотребления англичанами нейтральным флагом“ нейтральные суда также могут быть атакованы и что только путь к северу от Шетландских островов и полоса в 30 миль шириной вдоль побережья Голландии остаются свободными. Правительство США немедленно заявило протест против „ничем не оправдываемого нарушения прав нейтральных“, а для сохранения равновесия, одновременно с этим, выразило свое неудовольствие британскому правительству по поводу пользования британскими торговыми судами флагом США, хотя все прецеденты морской войны в этом вопросе говорили в пользу Великобритании. Тирпиц был очень недоволен „трубными звуками“ Поля. Некоторые более осторожные политики в Германии предвидели, что беспощадная подводная война вызовет негодование нейтральных стран и рано

[1] Hall „Law of Naval Warfare“ (Холл „Право морской войны“), стр. 84.

или поздно приведет к конфликту с США, но они были бессильны против неистовых защитников чрезвычайных мер.

В это время у немцев было готово всего лишь 27 подводных лодок[1], и из них в каждый данный момент находились в море в среднем только 8. 7 лодок уже погибло: *U-5, U-7, U-11, U-13, U-15, U-18* и *U-31;* 3 из них — от несчастных случаев, а не были потоплены англичанами. Потери англичан за это время были приблизительно такие же (*AE-1, C-31, D-2, D-5, E-3* и *E-10*).

В первую неделю блокады было потоплено 7 судов (2 из них нейтральных) и 6 подверглись нападению или были повреждены. На подводную войну англичане ответили увеличением числа траулеров и дрифтеров, предназначенных для борьбы с подводными лодками, и выделением туда части эскадренных миноносцев; так как в то время союзники не располагали действительными противолодочными средствами вроде появившихся позднее глубинных бомб, то им приходилось ограничиваться минами (а английские мины все еще были неудовлетворительны), сетями, бомбами с самолетов и тараном. 4 марта была настигнута и протаранена эскадренными миноносцами подводная лодка *U-8*; 25 марта при попытке атаковать Гранд-Флит погибла под тараном линейного корабля *Дредноут* подводная лодка *U-29* под командой Веддигена, со всем экипажем.

Эта подводная война не представляет большого интереса с точки зрения тактики, но она требовала от людей исключительной смелости и выносливости, и ее значение все увеличивалось. Нижеприведенные цифры показывают ежемесячные потери в тоннаже союзных и нейтральных торговых флотов в результате действий германских и австрийских кораблей на торговых путях в тысячах регистровых тонн (нетто тоннах), включая суда, потопленные германскими крейсерами[2].

		Британский тоннаж	Итог потерь мирового тоннажа
1914 г.	Август	40,2	62,7
	Сентябрь	88,2	98,3
	Октябрь	77,8	87,9
	Ноябрь	8,8	19,4
	Декабрь	26,0	44,1
1915 г.	Январь	32,0	47,9
	Февраль	36,3	59,9
	Март	71,4	80,7
	Апрель	22,4	55,7
	Май	84,0	120,0
	Июнь	83,1	131,4
	Июль	52,8	109,6
	Август	148,4	185,8
	Сентябрь	101,6	151,8
	Октябрь	54,1	88,5
	Ноябрь	94,4	153,0
	Декабрь	74,4	123,1
1916 г.	Январь	62,2	81,2
	Февраль	75,8	117,5
	Март	99,0	167,0
	Апрель	141,1	191,6

[1] Михельсен дает число 27 на февраль 1915 г. (стр. 183).

[2] Fayle, „Seaborne Trade“ (Файл „Морская торговля“) т. III, стр. 465. Продолжение таблицы см. на стр. 213.

В перечне разрушительной деятельности германских подводных лодок выделяются два преступных дела. Первое — это потопление парохода *Фалаба* (*Falaba*), второе потопление *Лузитании* (*Lusitania*). *Фалаба* — невооруженный пассажирский пароход — шел к западным берегам Африки и имел на борту нескольких женщин и детей. 28 марта 1915 г. его увидела *U-28* (Форстнер), погналась за ним и, в то время как *Фалаба* спускала шлюпки, пустила в нее торпеду. В то время как тонувшие мужчины и женщины боролись за жизнь, команда *U-28* вышла наверх и насмехалась над своими погибавшими жертвами [1]. Среди 104 мирных граждан, погибших на *Фалабе*, был один гражданин США.

7 мая 1915 г. был потоплен невооруженный пароход компании Кьюнард *Лузитания* (она и однотипный с нею пароход *Мавритания* (*Mauretania*) водоизмещением в 31 550 *т* были самыми быстроходными в Атлантике торговыми судами). Перед ее выходом из Нью-Иорка германское посольство опубликовало извещение, в котором предостерегало граждан США от того, чтобы итти на ней. На *Лузитании* было 1 959 чел., из которых 440 женщин и детей и 702 матросов и офицеров. Среди ее груза было 4 200 ящиков с винтовочными патронами, 18 ящиков снарядных трубок и 125 пустых шрапнельных стаканов. 7 мая 1915 г., идя 18-узловым ходом без зигзагов у Олд Хэд ов Кинсэйл (Old Head of Kinsale), она была атакована подводной лодкой *U-20* (Швигер [2]). Очевидцы англичане утверждают, что в *Лузитанию* было выпущено 2 торпеды; немцы настаивают, что только одна, так как Швигер увидел, что на *Лузитании* находится много пассажиров. Такого рода утверждение не представляется очень убедительным, но некоторые из пассажиров предполагали, что взорвались котлы, что и было вторым взрывом; возможно, что они были правы.

Пароход затонул очень быстро; удалось спасти только 761 чел. Среди погибших было 115 американцев. Следственная комиссия сняла всякую вину с капитана парохода Тернера и отвергла предположение немцев, будто быстрая гибель *Лузитании* была вызвана взрывом небольшого количества находившихся на ней боевых запасов [3]. Ни один бесчеловечный поступок немцев за время войны не вызвал столько ужаса и негодования, как потопление *Лузитании*. Нотой от 14 мая правительство США заявило протест против потопления пароходов *Лузитании* и *Фалабы*, против нападения подводной лодки на пароход США *Голфлайт* (*Gulflight*), на котором погибло 2 американца, и против воздушной атаки на пароход США *Кэшинг* (*Cushing*), имевшей место 28 апреля, и потребовало, чтобы Германия „приняла решительные меры для предупреждения столь явных нарушений принципов ведения войны". После резкой переписки германское правительство 1 сентября дало неопределенное обещание не топить без предупреждения пассажирские пароходы. 19 августа пассажирский пароход *Эребик*, а 4 сентября пароход *Хэспириен* (*Hesperian*) были потоплены, первый — в канале Св. Георга подводной лодкой *U-24*, второй — у Ирландского побережья, оба без предупреждения; среди погибших были американцы. Эти случаи показывали, как мало

---

[1] Рассказ самого Форстнера об этом эпизоде неправилен (см. его „Als U-Boots Kommandant", стр. 167).

[2] Швигер погиб позже, в сентябре 1917 г., на *U-88*, взорвавшейся в Северном море на британской мине.

[3] О юридической стороне дела см. Garner (Гарнер), т. I, стр. 256 и след.

значения можно было придавать обещаниям немцев, хотя германское Адмиралтейство действительно отдало распоряжение соблюдать осторожность при потоплении пассажирских пароходов.

В ответ на блокаду подводными лодками британское правительство заявило, что противозаконные действия подводных лодок заставили союзников принять репрессивные меры и прекратить доступ в Германию всяких товаров — как прямо, так и косвенно — через нейтральные порты. По словам Асквита в Палате общин 1 марта 1915 г. определенная блокада не была провозглашена из опасения осложнений из-за „юридических тонкостей". 11 марта 1915 г. в Великобритании был отдан указ о принятии этих мер, основанный определенно на праве возмездия[1]. В самом факте блокады не было ничего противоречившего „гуманности и честности"; принимая во внимание, что с 25 января 1915 г. германское правительство взяло в свои руки контроль над пищевыми продуктами в Германии, никакие продовольственные грузы не могли адресоваться гражданскому населению Германии. Еще в сентябре 1914 г. как уже было упомянуто, *Карльсруэ* потопил нейтральный пароход *Мария* с грузом пшеницы, предназначавшимся для гражданского населения Британских островов — первый акт нарушения подвоза продовольствия за время войны.

Среди различных средств борьбы с подводными лодками, применявшихся англичанами, были различного рода суда-ловушки и охотники за подводными лодками. Вооруженные траулеры были приспособлены для буксирования старых подводных лодок; такой траулер действовал как приманка: когда германская подводная лодка приближалась, чтобы потопить его, в дело вмешивалась британская лодка и атаковала германскую. Таким приемом 23 января 1915 г. траулер *Таранаки* с лодкой *С-24* потопили большую новую подводную лодку *U-40* со всем личным составом, исключая 3 офицеров. Суда „Q", как они были названы, имели вид обыкновенных торговых пароходов, но были хорошо вооружены замаскированными орудиями, которые в любой момент могли быть пущены в ход.

Одним из самых известных было судно-ловушка *Баралонг* (*Baralong*) В день потопления *Эребика* 19 августа 1915 г. подводная лодка *U-27* атаковала пароход *Никожен* (*Nicosian*), везший мулов для британской армии. Вместе с *U-27* была еще одна германская лодка. *Баралонг* появился под флагом США как раз в то время, как *U-27* обстреливала *Никожен*, чтобы потопить его. *Баралонг* подошел вплотную и, подняв британский военный флаг, открыл по *U-27* убийственный огонь и сразу же пустил ее ко дну с большей частью команды. С десяток немцев, однако, подплыло к *Никожен* и вскарабкалось на его борт; тогда командир *Баралонга* Херберт послал за ними своих людей и приказал стрелять по немцам, чтобы помешать им уничтожить судно с таким ценным грузом. 8 немцев было убито в воде, а 4 нашли в машинном отделении и сгоряча застрелили их.

На основании показаний американских погонщиков мулов англичан впоследствии обвинили в бесчеловечных действиях в этом достойном сожаления деле. Но не оправдывая этих действий, каждый справедливый судья должен признать, что англичане были спровоцированы даже

---

[1] „Times Documentary History of the War", т. XI, стр. 154.

на худшие действия командами германских подводных лодок. Британское правительство предложило передать разбор этого дела в международный трибунал, при условии одновременного разбора трех случаев, по которым были выдвинуты встречные обвинения против германского флота. Все три произошли в течение 48-часового периода, на который падало дело *Баралонга*. Двумя из них были: потопление *Эребика* и стрельба по беспомощной команде подводной лодки *Е-13* (см. ниже стр. 232). Германское правительство отвергло это предложение и грозило репрессиями.

В марте 1915 г. вступил в строй первый германский подводный заградитель *UB-11*, заложенный в ноябре 1914 г., — небольшой корабль с надводным водоизмещением в 147 *т*, принимавший 8 мин. Весной и летом было построено 15 более крупных подводных заградителей в 168 *т* (первые лодки типа „UC"). Это было новое коварное средство борьбы, причинившее много потерь. Британский флот в этом отношении был далеко позади германского, так как только 22 июня 1916 г. были поставлены первые британские мины с подводной лодки *Е-41* в Гельголандской бухте.

Нападения германских лодок на британские военные корабли в Северном море в первой половине 1915 г. были малоуспешны. В июне 3-я эскадра крейсеров на пути к Скагерраку была безуспешно атакована 4 подводными лодками около Форта. 20 июня у Фирт ов Форта подводная лодка *U-38* атаковала броненосный крейсер *Роксборо* (*Roxbourgh*) и попала в него одной торпедой; в результате крейсер был сильно поврежден и должен был войти в док для большого ремонта, хотя он смог сам дойти до Розайта 14-узловым ходом. Когда произошла атака, крейсер шел зигзагами, большим ходом, под прикрытием эскадренного миноносца, таким образом даже наибольшие предосторожности не всегда могли обезопасить британские крейсера от нападения подводных лодок.

* * *

Возможно скорейший захват германских колоний имел большое стратегическое значение, так как лишал баз германские крейсера, которые вели войну против торговли. Операции в колониях начались тотчас по объявлении войны, но их описание составляет предмет истории войны на суше, хотя флот все время и участвовал в них и доставлял тоннаж, необходимый в большом количестве для перевозок. Колония Тоголанд (Togoland) была занята британскими и французскими войсками 26 августа 1914 г. Камерун (Cameroons) продержался до 18 февраля 1916 г. Германская Юго-западная Африка была занята южно-африканскими войсками под командой ген. Бота, после блестяще проведенной кампании, которая закончилась 9 июля 1915 г. Германская Восточная Африка была очищена от немцев только в сентябре 1918 г., и операции там начались с серьезной неудачи англичан под Танга (Tanga) в ноябре 1914 г. Блокада береговой линии поддерживалась с февраля 1915 г., однако 3 судна[1] с оружием и боевыми припасами для германских войск прорвались сквозь линию блокады.

---

[1] *Адъютант* (*Adjutant*), *Рубенс* (*Rubens*), *Марія* (*Maria*).

На больших африканских озерах также происходили бои. На озере Ньясса (Nyassa) британский вооруженный пароход *Гуендолен* (*Gwendolen*) 13 августа 1914 г. уничтожил германское вооруженное судно, стоявшее на стапеле в Сфинксхафене (Sphinxhafen). На озере Танганьика (Tanganyika) немцы долго удерживали за собой господствующее положение, благодаря своим 3 пароходам. Самый большой из них, 500-*т* *Граф фон Готцен* (*Graf fon Gotzen*), был вооружен одной 105-*мм* и двумя мелкокалиберными пушками. В конце концов англичанам удалось исключительное по трудности предприятие — с помощью тракторов и по железной дороге доставить 2 моторных катера через трудно проходимую тропическую гористую страну, из Кептауна (Capetown) в Элизабетвиль (Elizabethville) (в свободном государстве Конго), а оттуда по р. Люалаба (Lualaba) и по железной дороге в Альбервиль (Albertville) (бельгийский порт на оз. Танганьика)[1]. Это путешествие заняло целых 5 месяцев, но увенчалось полным успехом: катера (вооруженные каждый одной 47-*мм* пушкой и одним пулеметом) были спущены на Танганьику; в феврале 1916 г., после всех трудностей, которые им пришлось преодолеть, они быстро расправились с германской флотилией, захватив 2 из ее судов; третье, находившееся в порту Кигома (Kigoma), было атаковано самолетом и в конце концов затоплено самими немцами. На самом большом из озер—Виктория Нианза (Victoria Nyanza)—по словам германского командующего Леттов Форбека господство было в руках англичан, располагавших превосходным числом судов, хотя им не хватало орудий. Маленький германский вооруженный буксир *Муанза* (*Muansa*) причинял англичанам немало беспокойств, пока не был уничтожен в марте 1915 г.

В Тихом океане, как уже было упомянуто, Ново-Зеландский экспедиционный отряд в сопровождении крейсера *Острэлия* и других военных кораблей 30 августа 1914 г. завладел германской базой Апия на островах Самоа, а в сентябре Австралийский экспедиционный отряд захватил германские базы на Новой Гвинее, Новой Британии и на Соломоновых островах; одновременно с этим японцы очистили от противника остров Яп (Yap), Каролинские и Маршальские острова.

Важнейшей из германских заокеанских баз была Тсин-Тао (Tsing Tao) в заливе Киао-Чао (Kiaochao) в Китае. Она была тщательно укреплена, и вооружение ее фортов состояло из 280-*мм* гаубиц, 225- и 210-*мм* пушек старых образцов, и было рассчитано на отражение внезапного удара, но не на противодействие длительной осаде силами великой державы[2].

15 августа 1914 г. японское правительство послало Германии ультиматум, в котором требовало сдачи Тсин-Тао к 16 сентября, угрожая в противном случае с 23 августа начать военные действия. Германское правительство отвергло ультиматум и приказало губернатору Тсин-Тао, капитану Мейер-Вальдеку, оказывать сопротивление до последней возможности. В его распоряжении в порту находились старые канонерские лодки *Ягуар* (*Jaguar*), *Ильтис* (*Iltis*), *Тигер* (*Tiger*), *Лукс* (*Luchs*), устаревший австрийский крейсер *Кайзерин Елизабет* (*Kaise-*

[1] См. Chatterton „The Auxillary Patrol" (Чатертон. „Вспомогательный патруль"), стр. 132 и след.

[2] Орудий 150-*мм* калибра и выше было всего 24; имелся один самолет, малопригодный для корректировки огня.

rin Elisabeth) и старый эскадренный миноносец *S-90* (396 *т*, 24 узла, три 50-*мм* пушки). Гарнизон состоял из 4 000 чел., не считая личного состава кораблей. Главное руководство операцией против Тсин-Тао было в руках японцев, но было условлено, что им будут содействовать небольшой британский отряд кораблей и сухопутные силы.

Первое столкновение произошло 22 августа 1914 г., когда британский эскадренный миноносец *Кеннет* (*Kennet*) атаковал и заставил уйти эскадренный миноносец *S-90*, но хотя *Кеннет* был вооружен гораздо сильнее своего противника (три 76-*мм* орудия), он потерял 4 убитыми и 6 ранеными, в то время как *S-90* никаких потерь не понес.

Карта 9. Тсин-Тао в 1914 г.

К этому времени союзные силы под Тсин-Тао состояли из старого британского линейного корабля *Трайомф* (*Triumph*), легкого крейсера *Ярмут* (*Yarmouth*), старого французского броненосного крейсера *Дюплэ* (*Dupleix*) и 5 эскадренных миноносцев. 27 августа японцы формально объявили блокаду, и для действий с моря была сосредоточена сильная эскадра под командой в.-адм. Сато в следующем составе: броненосцы: *Суво* (*Suwo*) (б. *Пересвет*), *Ивами* (*Iwami*) (б. *Орел*), *Танго* (*Tango*) (б. *Полтава*), *Трайомф*; броненосцы береговой обороны: *Окиносима* (*Okinoshima*) (б. *Апраксин*), *Миносима* (*Minoshima*) (б. *Сенявин*); старые броненосные крейсера: *Ивате* (*Iwate*), *Токива* (*Tokiwa*), *Якумо* (*Yakumo*); легкий крейсер *Тоне* (*Tone*); 3 японские торпедные флотилии и британский эскадренный миноносец *Эск* (*Usk*), состоявший при *Трайомфе*.

Как и в прежних операциях против Порт-Артура и Вей-Хай-Вея главную атаку на Тсин-Тао японцы повели с суши. Участие морских сил ограни-

чилось только наблюдением и бомбардировкой. Первый японский десант высадился в Лунг-Кау (Lungkau), в 150 милях к северу от Тсин-Тао, с целью очистить и подготовить местность к занятию более близких баз в заливах Ляо-Шан (Laoshan) и Кин-кья-коу (Kinkiakou), где в сентябре состоялась высадка главных сил японцев и небольшого британского экспедиционного отряда.

4 сентября японцы потеряли 330-*т* эскадренный миноносец *Сиратае,* который выскочил на камни около Тсин-Тао и не мог быть снят. 17 и 18 сентября японские эскадренные миноносцы и большие корабли подвергли сильной бомбардировке маленькое германское укрепление, господствовавшее над бухтой Ляошан, чтобы оно не могло помешать высадке. Германские военные корабли в заливе Киао-Чао мешали продвижению японских войск, пока не была введена в дело японская авиация, которая отвлекла внимание германских кораблей. 28 сентября японская сухопутная артиллерия начала общую бомбардировку германского сухопутного фронта, а в 8 ч. 45 м. утра к ней присоединились броненосцы *Суво, Ивами, Танго* и *Трайомф,* делая галсы взад и вперед по линии, очищенной от мин и обставленной буйками. Их снаряды не причинили серьезного вреда германским укреплениям, но имели большой моральный эффект и делали невозможным движение по дорогам, шедшим из крепости к сухопутному фронту.

На следующий день бомбардировка с моря продолжалась на предельной дистанции—свыше 75 каб. (ок. 14 *км*), так как предполагалось, что это предел досягаемости германских орудий. Но немцы произвели изменения в орудийных установках, в результате чего 14 октября тяжелый германский снаряд попал в *Трайомф,* убил 1 чел. и ранил 2. Однако, когда союзники еще немного увеличили дистанцию, то германские орудия оказались неспособны отвечать. В это время бо́льшая часть германских кораблей в Киао-Чао была затоплена, чтобы они не попали в руки противника, а эскадренный миноносец *S-90* темной ночью с 17 на 18 октября прорвался. Встретив по пути старый японский крейсер *Такачихо* (*Takachiho*), он пустил в него 3 торпеды и потопил его. Из японской команды в 270 чел. спаслось только трое; они не знали настоящей причины гибели своего корабля и полагали, что он наскочил на мину. Ввиду полной невозможности уйти, *S-90* выбросился на берег и был уничтожен своей командой на китайской территории.

В ноябре началась сильная бомбардировка крепости с суши и с моря, и 6 ноября были разрушены радиостанции и электрическая станция. Утром 7 ноября, когда японские войска взяли приступом главные сухопутные укрепления, над крепостью взвился белый флаг, и Мейер-Вальдек сдался после мужественного сопротивления. В крепости было разрушено все, что могло представлять ценность для союзников. Японские официальные сообщения определяют силы гарнизона в 4 689 чел., японские сухопутные силы, осаждавшие крепость,—в 63 000 чел., при 160 тяжелых орудиях, в том числе 280-*мм*, 254-*мм* и 203-*мм* гаубицы, из которых одни 280-*мм* выпустили 798 снарядов. Форты приморского фронта продолжали действовать до конца, и их огонь так и не был полностью подавлен кораблями [1].

---

[1] См. Vollerthun „Der Kampf um Tsingtau“ (Фоллертун „Борьба за Тсин-Тао“), стр. 142.

В начале кампании в Мессопотамии британский флот играл не последнюю роль[1]. Шлюпы *Один* (*Odin*) и *Эспьегл* (*Espiegle*) (каждый с шестью 102-*мм* орудиями, осадка 3,5 *м*), вооруженный пароход индийской морской пехоты *Лоренс* (*Lawrence*) и 3 вооруженных катера могли подниматься по Шат-эль-Арабу (Shatt-el-Arab) (нижнее течение р. Тигр). 6 ноября 1914 г. индийские войска высадились в Фао (Fao) под прикрытием огня шлюпа *Один* и шлюпок старого линейного корабля *Ошен* (*Ocean*); в то же время *Эспьегл* обстреливал турок у Мохаммера (Mohammerrah). Шлюпы не могли подняться по Тигру выше гробницы Эзры (Ezra's Tomb), но мелкие суда приняли участие в наступлении на Кут (Kut), взятый 28 сентября 1915 г. и Ктезифон (Ctesiphon), где англичане 22 ноября 1915 г. потерпели неудачу и отступили. При отступлении были потеряны речная канонерская лодка *Файрфлай* (*Firefly*) (98 *т*) и 2 маленькие канонерские лодки *Комет* (*Comet*) и *Шайтан* (*Shaitan*), а также 1 буксир, 1 катер и 3 лихтера; все суда сослужили хорошую службу. 24 апреля 1916 г., когда Тауншенд был осажден в Кут-эль-Амара, турками был захвачен при героической попытке прорваться с припасами для осажденного гарнизона колесный пароход *Джульнар* (*Julnar*), укомплектованный матросами британского военного флота.

Когда после долгого перерыва вновь были предприняты наступательные операции крупными силами ген. Мода, британский флот был в них представлен значительно бо́льшими силами, чем раньше: там было 8 новых мелкосидящих канонерских лодок, из которых 3 были вооружены двумя 152-*мм* орудиями, двумя 76-*мм* и 6 пулеметами каждая, при осадке всего 1,2 *м* (4 фута)[2]. Эти корабли были значительно сильнее, чем гораздо более крупные шлюпы, которые действовали в нижнем течении р. Тигр в начале войны. Канонерские лодки меньшего типа были вооружены одним 102-*мм* орудием и тремя мелкокалиберными. Эти корабли приняли большое участие в борьбе с турецкими укреплениями у Кута 26 февраля 1917 г. и сами пострадали немало. Они взяли 3 судна, 10 барж и 30 лихтеров и понтонов, и 10 марта содействовали переправе через р. Тигр, предшествовавшей взятию англичанами Багдада, который пал 11 марта 1917 г.

* * *

До войны предполагали, что Германия бросит большое число быстроходных крейсеров и вооруженных пароходов для расстройства торговли союзников, представлявшейся такой выгодной целью. Но в начале войны надводные операции против торговли были задуманы очень слабо, вероятно потому, что все внимание было обращено на войну подводную. Между тем никто не помешал бы быстроходным кораблям в штормовую погоду избежать встречи с британскими дозорами и выскользнуть из Северного моря. Среди прорвавшихся в океан был *Метеор*—бывший британский пароход, который в начале войны был захвачен в Гамбурге,

---

[1] Предполагали, что *Эмден* собирается итти в Басру (Basra). Moberli „Official History of the War: Mesopotamia (Моберли „Официальная история войны: Мессопотамия"), т. I.

[2] Первым результатом опыта войны было усиление артиллерийского вооружения. Сравните эти корабли с довоенными речными канонерскими лодками вроде *Брэмбл* (*Bramble*) (осадка 2,4 *м*) (два 102-*мм* и четыре 76-*мм* орудия).

переделан в минный заградитель и использован прежде всего для пресечения подвоза боевых припасов в русские порты Белого моря. 29 мая 1915 г. под прикрытием главных сил германского флота, осторожно двигавшихся к Доггер-банке, *Метеор* дошел до берегов Норвегии и отсюда, избегнув наблюдения англичан, прошел в Белое море, где 7 и 8 июня поставил несколько минных банок. На обратном пути он крейсеровал 15—16 июня в Скагерраке, останавливая и осматривая скандинавские пароходы, из которых 4 захватил и 3 потопил. Мины на Белом море причинили союзникам много затруднений и потерь.

На *Метеоре* были произведены различные переделки, и 6 августа он снова вышел в море. На этот раз его задачей были не действия против торговых судов или путей подвоза боевых припасов, а постановка 374 мин в Морэй Фирте (Moray Firth) с целью запереть части Гранд-Флита, находившиеся в Кромарти. *Метеор* должна была поддерживать подводная лодка *U-17*. Однако радиопереговоры, обычные для немцев в моменты проявления активности, привлекли внимание британского штаба, и англичане были настороже.

Рано утром 8 августа *Метеор* был замечен у Кромарти Фирт вооруженным пароходом *Рамсэ* (*Ramsey*), состоявшим при Гранд-Флите для осмотра подозрительных судов. Когда *Рамсэ* спустил шлюпку, чтобы узнать, что это за пароход, *Метеор*, находившийся на расстоянии 5 каб. (ок. 1 *км*), спустил русский флаг, под которым он шел, поднял германский и одновременно с этим пустил в *Рамсэ* торпеду и открыл по нему огонь из своих 105-*мм* орудий. *Рамсэ* был вооружен только 75-*мм* орудиями; торпеда попала в него, и он сразу же начал тонуть. Командир *Метеора* (Кнорр) отнесся к гибнущим гуманно и подобрал 43 чел. из 97 чел. команды *Рамсэ*.

С ними *Метеор* пошел в Гельголандскую бухту, уничтожив по пути нейтральное судно, груженое крепежным лесом (для шахт). 1-я, 2-я и 4-я эскадры легких крейсеров, за которыми следовали 5 легких крейсеров Тэрвита из Харвича, вышли на его поиски. Несмотря на то, что германское командование выслало ему на помощь гидросамолет, цеппелин *L-7* и 2 подводные лодки, он был все-таки отрезан и настигнут и, чтобы избежать сдачи, командир затопил его. К своим пленникам Кнорр относился предупредительно и одолжил старшему из спасенных с *Рамсэ* офицеров 7 фунтов стерлингов, которые впоследствии были с благодарностью возвращены. Пленные вместе со взявшими их в плен были подобраны шведским судном, и после некоторого спора между англичанами и немцами первые пересажены на норвежский рыболовный пароход и таким образом соединились с эскадрой Тэрвита.

Минные поля, поставленные *Метеором*, не дали серьезных результатов. Их местонахождение сразу же было определено, и одно из них было даже оставлено, так как упрощало работу британских патрульных кораблей и сокращало район, который надо было охранять. Но все же на них погиб эскадренный миноносец *Линкс* с 80 чел. команды, а 2 тральщика были серьезно повреждены. Действия *Метеора* внушили британскому штабу опасение, что немцы в дальнейшем будут делать систематические попытки запереть минами часть Гранд-Флита.

Джеллико стоял за соответствующее усиление минной войны и со стороны союзников; он хотел поставить обширные минные заграждения, чтобы помешать проходу неприятельских надводных кораблей и подводных

лодок, употребляя против последних глубоководные и придонные мины на подходящих участках. Командующий Дуврскими морскими силами Бэкон вполне разделял взгляды Джеллико. Оба считали необходимым применять против германских подводных лодок мины в самых широких размерах. Адмиралтейство вначале не было согласно с этой системой минирования, считая, что она может ограничить работу британских подводных лодок и помешать операциям флота. Таким образом план Джеллико не был выполнен, хотя минные операции были значительно расширены. Однако британские мины в это время были так несовершенны и их было так мало, что они были гораздо менее опасны, чем можно было бы ожидать. Все же зона непосредственно около берегов Германии в результате минирования и все увеличивавшейся активности британских подводных лодок стала действительно гибельной для германских подводных лодок. Несомненно отсутствие удовлетворительных мин, а также имевшиеся дефекты (о чем постоянно упоминается в германской официальной истории) объясняются отсутствием штаба в британском флоте до 1912 г.

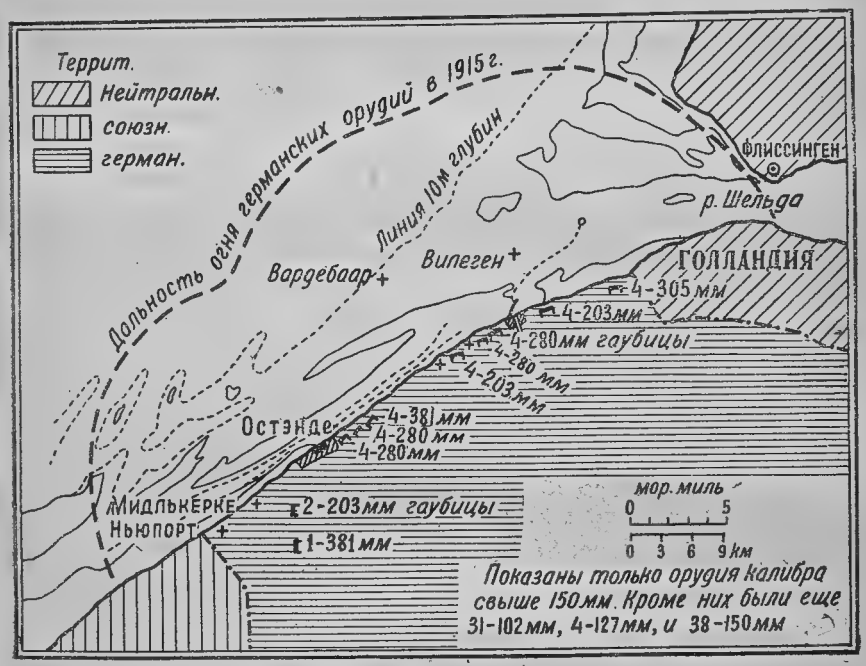
Война продолжалась, и стало чрезвычайно важным лишить немцев возможности использовать Остэнде и Зеебрюгге в качестве морских баз. Из-за наводнений на Изере, союзные сухопутные силы не были в состоянии продвинуться до этих пунктов, а британское сухопутное командование не желало, чтобы они были заблокированы затоплением судов, надеясь использовать Остэнде и Зеебрюгге как базы снабжения, когда начнется большое наступление союзников. Единственно, что можно было предпринять против этих пунктов, — это бомбардировка с дальней дистанции и, хотя командующий Дуврскими морскими силами к.-адм. Бэкон не ожидал от нее больших результатов, он сделал все от него зависевшее, чтобы успешно провести ее.

В его распоряжении находилось большое число самых разнотипных судов, включая дрифтеры, укомплектованные рыбаками, но большая их часть были или старые военные корабли или корабли, годные для очень ограниченной службы у берегов. В августе 1915 г. в числе их были между прочим 3 монитора: *Лорд Клайв* (*Lord Clive*), *Сэр Дж. Муур* (*Sir J. Moor*) *и Принс Руперт* (*Prince Rupert*), каждый из них был вооружен двумя старыми 305-*мм* орудиями в башнях, снятых с устаревших броненосцев типа *Маджестик* (*Majestic*). Они имели противоминные наделки и небольшую осадку; но из-за слабости машин, неповоротливости и малой живучести их боевая ценность была невысока. Было большой ошибкой строить такие корабли, которые не могли ни управляться, ни ходить.

Бэкон приложил много труда, чтобы обучить и оборудовать свои разношерстные силы для стрельбы с больших дистанций. Среди примененных им приспособлений были стальные переносные платформы, которые должны были ставиться на треногах на дно в мелких местах для наблюдателей. Но хотя они были почти совсем незаметны, однако в самом начале операций оказалось, что они уязвимы для германского огня, и их пришлось заменить самолетами для наблюдения и корректировки артиллерийского огня. Чтобы защитить свои мониторы от подводных лодок, Бэкон окружил их треугольником из сетей. К счастью для него германские миноносцы не предпринимали сколько-нибудь энергичных атак на мониторы. Для прикрытия по мере возможности бомбардирую-

щих кораблей от германских береговых батарей стали после нескольких предварительных опытов применяться дымовые завесы.

В ночь с 22 на 23 августа небольшие французские эскадренные миноносцы *Бранльба* (*Branlebas*) и *Орифлям* (*Oriflamme*), находившиеся в дозоре у побережья Фландрии, заметили и атаковали германский миноносец *А-15*. Они попали в него 10 снарядами и потопили, причем погибло человек 20 немцев. На следующий день 3 монитора Бэкона под прикрытием большой флотилии в течение 2 часов бомбардировали Зеебрюгге. Германские батареи отвечали. Ни одна сторона не понесла тяжелых потерь, но на мониторах часто портились механизмы.



Карта 10. Германская береговая артиллерия на Фландрском побережье в 1915—1916 гг.

7 сентября, исполняя желание Жоффра, Бэкон обстрелял своими 3 мониторами гавань Остэнде; в помощь им были приданы еще мониторы *Дженерал Крофорд* (*General Crawford*) (два 305-*мм* орудия) и *М-25* (одно 234-*мм* орудие) и старый линейный корабль *Ридаутбл* (*Redoutable*) — бывший *Ривендж* (*Revenge*). День был ясный, и германские батареи отвечали исключительно хорошо [с дистанции 90 каб. (ок. 17 *км*)]. Их огонь был настолько действительным, что мониторы должны были отойти и были счастливы, что ушли благополучно, так как оказалось, что 280-*мм* орудия батареи *Тирпиц* могут стрелять до дистанции 160 каб. (ок. 30 *км*). Результаты действий обеих сторон были так же незначительны, как и в первый раз.

В последних числах сентября Бэкон еще несколько раз бомбардировал побережье, но это было сделано лишь для того, чтобы привлечь внимание немцев и удержать германские войска на западном участке фронта; во время одной из бомбардировок огнем немцев была потоплена британская вспомогательная яхта *Санда* (*Sanda*); на ней погиб самый старый на флоте офицер 70-летний лейтенант-коммандер Гартсайд-Типпинг. В декабре были дважды обстреляны германские позиции в Вестэнде, а 26 января 1916 г. 5 мониторов атаковали эту позицию; при этом французский к.-адм. де-Марлиав держал свой флаг на британском мониторе *Лорд Клайв*.

Результаты этих бомбардировок подтвердили старый принцип, что корабли не могут рассчитывать на успех в борьбе с хорошо установленными береговыми орудиями. Действия англичан были затруднены тем обстоятельством, что немцы находились на бельгийской территории, и поэтому союзникам приходилось щадить бельгийских граждан и их имущество. Иначе несомненно Остэнде и Зеебрюгге можно было бы быстро превратить в груды обломков непрерывными бомбардировками с воздуха. При таких условиях воздушная бомбардировка была более опасной и беспокойной для немцев, чем бомбардировка с моря.

В конце 1915 г. немцы переоборудовали пароход *Пунго* (*Pungo*) (4 500 *т*) во вспомогательный крейсер, получивший название *Мёве* (*Möwe*). Он был замаскирован под шведское судно, и на бортах у него был накрашен шведский флаг. 29 декабря он проскользнул в море и несколько дней спустя поставил у западного входа в Пэнтланд-Ферт несколько минных банок, на одной из которых 6 января 1916 г. подорвался старый линейный корабль *Кинг Эдуард VII*. Погода была сильно штормовая, иначе корабль был бы вероятно спасен, так как его команда была спасена полностью. Первое предположение было, что он потоплен подводной лодкой.

Отсюда *Мёве* пошел в Бискайский залив и поставил минные заграждения у устьев Луары (Loire) и Жиронды (Gironde). Затем он прошел к северным берегам Южной Америки, захватил и потопил по дороге всего 13 союзных судов и еще 2 отослал в нейтральные порты с экипажами. Командир *Мёве* Дона все время проявлял гуманность, если не считать жестокой самой по себе постановки мин в открытых водах, где они представляли большую опасность для нейтральных. Подвиги *Мёве* закончились бы гораздо скорее, если бы не небрежное отношение к своим обязанностям личного состава броненосного крейсера *Эссекс*, радио которого приняло 16 января просьбу о помощи британского парохода *Клан Мактевиш* (*Clan Mactavish*), ведшего бой с *Мёве*. *Клан Мактевиш* был плохо вооружен, но оборонялся доблестно. Радио не было передано командиру Эссекса, иначе без сомнения он вызвал бы несколько военных кораблей, чтобы покончить с *Мёве*. Несколько раз ускользнув с большим трудом от противника *Мёве* 5 марта возвратился в Вильхельмсхафен. Один из его призов, британский пароход *Аппам* (*Appam*), с грузом ценностью в 2 млн. фунтов стерлингов, был послан с пленными в порт США Гэмптон Родз, укомплектованный германской призовой командой. Германское правительство претендовало на судно, как на законный германский приз, но в марте 1917 г. перед тем, как США вступили в войну, Вашингтонский Верховный суд возвратил его владельцам-англичанам на том разумном основании, что нейтральный

порт не может быть использован воюющими сторонами для стоянки призов [1].

За крейсерством *Мёве* последовал выход в море 27 февраля другого германского вспомогательного крейсера, *Грейф* (*Greif*), хотя из радиопереговоров англичан немцы знали, что британский флот настороже и ждет выхода такого крейсера. Среди кораблей, наблюдавших за северным выходом из Северного моря, были вооруженные пароходы *Эндиз* (*Andes*) и *Алькантара* (*Alcantara*) и 3 легких крейсера. *Грейф* был замаскирован под норвежский пароход *Рена* (*Rena*) и соответственно окрашен. На нем было два торпедных аппарата и четыре 152-*мм* орудия.

29 февраля *Грейф* был замечен двумя британскими вооруженными пароходами, и *Алькантара* приказал ему остановиться. Пока на *Алькантаре* спускали шлюпку для осмотра, *Грейф* спустил норвежский флаг и внезапно открыл огонь. Завязался жаркий бой, в который вступил и *Эндиз*. *Грейф* пустил торпеду в *Алькантару*, но сам был серьезно поврежден, загорелся и начал тонуть. В это время подошли британские крейсера и эскадренный миноносец и спасли людей с *Алькантары*, но так как предполагалось, что подводная лодка *U-70* находится поблизости и действует совместно с *Грейфом*, то им пришлось соблюдать чрезвычайную осторожность, и таким образом прошло некоторое время, прежде чем они начали спасать немцев. Из команды *Грейфа* было убито и утонуло 97 чел., а 209 было взято в плен. Англичане потеряли 74 убитыми и утонувшими.

В конце 1915 г. возрастающее беспокойство британского морского командования привело к пересмотру британской стратегии. Были предложения возвратиться к плану, который Вильсон и Фишер неясно намечали еще до войны: тесной блокаде германского флота и захвату одного из островов у западного побережья Остфрисланда (Восточной Фризии). Но тщательное исследование показало, что при существующих условиях этот план невыполним ввиду сильно увеличившейся дальнобойности тяжелой артиллерии (при которой остров был доступен обстрелу с материка) и недостаточного числа наличных эскадренных миноносцев. Поэтому штаб вернулся к воздушным налетам небольшого масштаба на германские морские базы Северного моря, от которых нельзя было ожидать многого. 18 января 1916 г. была сделана попытка бомбардировать базы цеппелинов в Остфрисланде и Шлезвиге, но спустился туман, и единственным результатом операции была потеря англичанами подводной лодки *H-6*, севшей на мель. Вторая такая же попытка была сделана 29 января, но не была доведена до конца, так как с флагманского корабля Тэрвита, под прикрытием которого шла операция, был замечен, как предполагали, след двух торпед. Вокруг не было ни одного германского миноносца, но Тэрвит все-таки прервал операцию и отошел, после чего сейчас же спустился густой туман. Между тем в германском флоте произошла новая смена командования: 19 января Поль, подавший в отставку из-за серьезной болезни [2], был заменен Шеером, который был решительным сторонни-

[1] Hall „The Law of Naval Warfare“ (Хол „Право морской войны“), стр. 168—169 Garner (Гарнер), т. II, стр. 439.

[2] В начале января 1916 г. адм. Поль опасно заболел, сдал командование адм. Шееру и вскоре умер. — *Н. Н.*

ком наступательной тактики. Основой его плана были *операции подводных лодок, воздушных сил и минно-заградительные, комбинированные с действиями Флота Открытого моря* (курсив переводчика) при уклонении от боя с сосредоточенными силами британского флота. Он намечал выходы в южную часть Северного моря, кроме обычных набегов к Доггер-банке и Скагерраку. Вскоре обнаружилось усиление активности германских крейсеров и эскадренных миноносцев. В ночь с 1 на 2 февраля состоялся налет цеппелинов на восточное побережье Англии, причем на обратном пути цеппелин *L-19* был подбит на голландской территории и спустился в Северное море. Он был замечен британским траулером *Кинг Стефен* (*King Stephen*). Команда траулера не была вооружена и не захотела спасти немцев, так как последние несомненно могли осилить ее. Весь экипаж *L-19* погиб.

9 февраля британский штаб из перехваченных германских радиограмм узнал, что готовится какой-то удар, и предупредил все силы флота, за исключением 10-й тральной флотилии — тральщики *Бэтеркап* (*Buttercup*), *Эрэбис* (*Arabis*), *Элиссам* (*Alyssum*), *Поппи* (*Poppy*) (водоизмещением 1 250 *т*, с 15-узловым ходом, вооруженные двумя 102-*мм* или 120-*мм* орудиями старых образцов), — которая находилась в море и не могла быть извещена по радио, так как это заставило бы немцев держаться настороже. Тральщики этой флотилии работали к востоку от Доггер-банки и, когда в ночь с 10 на 11 февраля они были атакованы 25 германскими эскадренными миноносцами, *Эрэбис* погиб с 60 чел. экипажа. За этим последовала гибель флагманского крейсера Тэрвита *Аретьюса*, наскочившего на мину на следующий день, когда он возвращался в Харвич. Крейсер пришлось оставить; на нем погибло 11 человек, убитых в машинном отделении. Мина была поставлена одним из германских подводных заградителей, которые все время оперировали в этих водах, базируясь на Зеебрюгге и Остэнде.

Шеер был сторонником самой беспощадной подводной войны против торговли союзников, и 12 февраля германское правительство сообщило правительству США, что каждый вооруженный оборонительно пароход союзников будет рассматриваться, как военное судно, и что с 1 марта их будут топить без всяких предупреждений. 16 февраля пыл германского правительства был значительно умерен после того, как ему стало известно, что за каждого погибшего американского подданного оно должно будет платить возмещение, и оно вынуждено было дать обещание смягчить этот образ действий в будущем. Германский канцлер Бетман-Гольвег предупредил германский штаб и флот, что если подводные лодки не изменят образа действий, то результатом будет конфликт с США. За морским совещанием, созванным 6 марта 1916 г., последовал уход в отставку Тирпица [1].

Место Тирпица занял адм. Капелле, который не был сторонником крайних мер, но тем не менее был отдан приказ топить все британские суда в военной зоне за исключением пассажирских пароходов. В марте и апреле тоннаж потопленных судов возрос чрезвычайно. Одним из последствий этого нового приказа было нападение 24 марта

[1] Это было соединенное совещание членов кабинета и представителей армии и флота в Вильхельмсхафене; на него Тирпиц, еще занимавший пост морского министра, не был приглашен, что и послужило поводом к подаче им в отставку, которой давно добивался канцлер Бетман-Гольвег. — *Н. Н.*

подводной лодки *UB-29* на французский пассажирский пароход *Сюссекс* (*Sussex*) у Булони. Пароход не затонул, но было убито 12 человек и ранено несколько граждан США. Германское правительство уведомило США, что *Сюссекс* наскочил на мину, но это утверждение было вскоре разоблачено, так как были найдены части торпеды, которая оказалась германской. Тогда правительство США стало угрожать разрывом дипломатических сношений, если германское правительство „действительно не откажется от существующего метода ведения подводной войны против пассажирских и грузовых пароходов". После некоторых колебаний германское правительство 4 апреля дало обещание не топить судов без предупреждения, после чего тоннаж потопленных судов тотчас же снизился вдвое. Это решение освободило значительное число германских подводных лодок для совместных действий с флотом.

Одним из первых предприятий Шеера был выход в ночь на 5 марта 1916 г. всего флота (в составе 20 дредноутов и линейных крейсеров) далеко в Северное море. Действуя согласованно с флотом, несколько воздушных кораблей совершили налет на Англию, а фландрские подводные лодки сторожили выходы из южных британских баз. Германские линейные крейсера выдвинулись далеко на юг, на широту Имуйдена, в каких-нибудь 70 милях севернее Зеебрюгге, и вернулись оттуда 6 марта. Шеер поддерживал самую строгую радиодисциплину, и англичане не были осведомлены об этом опасном для них походе до тех пор, пока немцы на обратном пути не дошли до Терсхеллинга, после чего Гранд-Флит вышел в море. Удивительным остается тот факт, что германский штаб ни разу не предпринял операции большими силами против Дувра и Канала, хотя, как указывал адм. Бэкон, у англичан там не было сил, способных противостоять эскадре броненосных или линейных крейсеров.

Чтобы предотвратить повторение подобных набегов и защитить устье Темзы, англичане в конце марта поставили большие минные заграждения; во время постановки их произошла жаркая схватка между 9-й британской флотилией эскадренных миноносцев и 3 большими германскими эскадренными миноносцами. Последние были только что перевооружены полуавтоматическими 105-*мм* орудиями и стали весьма сильными кораблями. Однако 20 марта атака их все же была отражена, причем у англичан были потери на миноносце *Лэнс* (*Lance*). 25 марта была сделана попытка уничтожить воздушной атакой ангары германских цеппелинов на острове Сильт (Sylt) у берегов Шлезвига. Задача была возложена на 5 гидросамолетов, привезенных на авиаматке *Виндекс* (*Vindex*) под прикрытием легких кораблей Тэрвита (5 легких крейсеров, 2 лидера и 16 эскадренных миноносцев типа „M" и „L"). Непосредственно вслед за подходом Тэрвита к берегам Шлезвига в его флагманский корабль была пущена торпеда, которая, если это действительно была торпеда, могла принадлежать только британской же подводной лодке *H-7*, находившейся в это время в том же районе. Для поддержки Тэрвита эскадра линейных крейсеров Битти вышла по направлению к Хорнс Рифу.

В 5 ч. 30 м. утра в сильную снежную бурю 5 гидросамолетов вылетело для нападения на ангары цеппелинов, но безрезультатно, так как ангаров на том месте, где они согласно донесениям должны были находиться, не оказалось. 3 самолета погибло, а из 2 вернувшихся на

Виндекс 1 не смог сбросить бомбы. Между тем англичане увидели 2 германских небольших вооруженных парохода и потопили их; однако перед своей гибелью те успели сообщить о присутствии англичан в Бухте. Вслед за этим появились германские самолеты; в это время британский эскадренный миноносец *Леврок (Laverock)* протаранил и повредил эскадренный миноносец *Медузу (Medusa)*. По всем признакам немцы выходили в море крупными силами, и вскоре после полудня из перехваченного радио Адмиралтейству стало известно, что они действительно двигаются, после чего Тэрвиту был дан приказ немедленно уходить.

Битти перехватил этот приказ, и так как в 14 час. Тэрвита еще не было видно, он по собственной инициативе двинулся в Бухту на помощь легким силам; в 16 час. он увидел корабли Тэрвита. Погода была ужасная — большая волна и сильная метель; *Медуза* была в отчаянном состоянии; ее пришлось предоставить собственной участи, сняв с нее команду — последнее было чрезвычайно искусно сделано эскадренным миноносцем *Лассо (Lassoo)*. К несчастью на *Медузе* не удалось уничтожить секретные документы, хотя нет оснований предполагать, что впоследствии они попали в руки немцев.

Около 22 часов, идя без огней, в темноте, в шторм, командир легкого крейсера *Клеопатра (Cleopatra)* увидел перед собой 2 германских эскадренных миноносца, которые шли ему напересечку курса. Их национальность он определил по искрам из труб, что указывало на то, что они идут на угле, а не на жидком топливе, на котором ходили британские миноносцы.[1] Командир *Клеопатры* направил свой крейсер прямо на второй германский миноносец *G-194* и разрезал его пополам; на *G-194* произошло два сильных взрыва (один, вероятно, — находившихся на нем торпед, другой — котлов), и он погиб со всем экипажем. Но в то время, как *Клеопатра* таранила *G-194*, она сама была протаранена шедшим за нею крейсером *Ондонтэд*, причем последний так сильно повредил себе носовую часть, что мог итти после этого со скоростью всего лишь 6 узл. Положение создалось тяжелое: отряд Тэрвита был разбросан; Битти был в 50 милях, германские корабли находились поблизости, и можно было ждать, что вскоре появятся и главные силы Флота Открытого моря.

Благодаря хладнокровию и удаче англичанам удалось увести свои поврежденные корабли. Адмиралтейство, узнав по радио об аварии *Ондонтэд*, приказало Джеллико выходить, а Битти вернуться на помощь Тэрвиту. Если бы Шеер нанес удар, бой был бы решен задолго до того, как успел бы подоспеть Джеллико. Но состояние моря было таково, что эскадренные миноносцы не могли бы пустить в ход торпед, а большие корабли — свою противоминную артиллерию; это обстоятельство, а также неосведомленность о намерениях англичан, заставили Шеера отозвать все свои силы. Кроме *G-194* немцы потеряли эскадренный миноносец *S-22* (наскочивший на мину к северу от Терсхеллинга, там, где немцы не подозревали существования британского заграждения) и 1 гидросамолет. Из 93 чел. команды *S-22* 16 чел. было спасено. *Зейдлиц* и *Лютцов* едва не подверглись атаке британских подводных лодок.

---

[1] В то время многие из германских эскадренных миноносцев уже ходили на нефти, но англичанам это еще не было известно.

В апреле 1916 г. была произведена большая демонстрация британского флота для ослабления нажима на русских в Балтике. Весь Гранд-Флит вышел по направлению к Гельголандской бухте, и Адмиралтейство получило донесение, что Флот Открытого моря также вышел в море. Однако столкновения не произошло. 22 апреля спустился густой туман, в котором линейные крейсера *Нью-Зиленд* и *Острэлия* столкнувшись, сильно повредили друг друга и были отосланы в базу. Был также сильно поврежден эскадренный миноносец *Ардент* (*Ardent*) и, наконец, на линейный корабль *Нептьюн* (*Neptune*) наскочил нейтральный пароход. В то же время в южной части Северного моря Бэкон демонстративно ставил минное и сетевое заграждение для того, чтобы закрыть выходы из Зеебрюгге и Остэнде. Он дал немцам возможность видеть, что он делает, для того чтобы запугать их и ввести в заблуждение, и этот прием увенчался некоторым временным успехом. Во время этой операции 24 апреля произошла схватка между 4 британскими эскадренными миноносцами типа „М" при поддержке мониторов и 3 германскими эскадренными миноносцами (*V-67*, *V-68* и *V-47*), во время которой британский эскадренный миноносец *Мелпомен* (*Melpomene*) был сильно поврежден снарядом германской дальнобойной береговой батареи.

Глава 7

Восстание синфайнеров. — Бомбардировка Лоустофта. — Канун Ютландского боя. — Планы Шеера. — Гранд-Флит выходит в море. — Состав обоих флотов. — Тактика англичан. — Тэрвит задержан. — Британские линейные крейсера и линейный флот без зрительной связи. — Элемент времени в бою. — Битти вступает в соприкосновение с немцами. — Завязка боя. — Преимущества Битти. — Скорость стрельбы германской артиллерии. — Тяжелое попадание в *Ляйон*. — Гибель *Индефатигэбля*. — Броня *Фон-дер-Танна* пробита. — Гибель *Куин Мэри*. — Появление германского линейного флота. — Смелая разведка *Саутэмптона*. — Испытания 5-й эскадры линейных кораблей.

После своего похода к Скагерраку в апреле 1916 г. Гранд-Флит вернулся в базы с 3 поврежденными кораблями, 24 апреля принял топливо и в тот же вечер снова вышел в море. Дело в том, что имелись указания на выход германского флота, как того можно было ожидать в связи с восстанием синфайнеров в Ирландии. 21 апреля у берегов Ирландии был захвачен германский вспомогательный крейсер *Либау (Libau)*, который был направлен туда с грузом оружия. Замаскированный под нейтральный пароход *Ауд (Aud)*, он однако был остановлен, еще не успев разгрузиться, и затоплен своей (германской) командой. В тот же день вождь синфайнеров сер Р. Кэзмент был высажен германской подводной лодкой *U-19* у Ардферта (Ardfert), но немедленно арестован.

Джеллико, узнав, что Флот Открытого моря выходит в море, а германские линейные крейсера уже вышли, немедленно вышел сам, надеясь перехватить немцев при их отходе, и послал быстроходную 5-ю эскадру линейных кораблей Эван-Томаса на подкрепление эскадры линейных крейсеров, ослабленной отсутствием поврежденных *Нью-Зиленда* и *Острэлии*. Тэрвит на юге и все дозорные флотилии были готовы выйти в море. Бэкону было приказано быть наготове в Дуврском проливе и отвести выдвинутые вперед корабли от побережья Бельгии. Немцы, вероятно, возлагали большие надежды на восстание в Ирландии, будучи мало осведомлены о неспособности синфайнеров и переоценивая медлительность британского правительства. В полдень 24 апреля весь Флот Открытого моря, в составе 22 дредноутов и линейных крейсеров, 5 старых линейных кораблей, 12 малых крейсеров и 48 эскадренных миноносцев, находился в море. На разведку был выслан вперед цеппелин *L-7*. В 16 час. *Зейдлиц*, шедший головным, наскочил на мину и получил пробоину размером около 95 кв. метров. Имея в корпусе 1 400 *т* воды, он был отослан обратно, и флаг к.-адм. Бедикера (который временно

замещал больного Хиппера) был перенесен на новый линейный крейсер *Лютцов*. Тем не менее Шеер решил итти к Лоустофту, полагая на основании имевшихся у него сведений, что главные силы англичан разделены на два флота — один у берегов Бельгии, другой в северной части Северного моря. Он надеялся вклиниться между ними и атаковать тот или другой. Впереди его кораблей летели 7 цеппелинов (*L-16*, *L-17*, *L-20*, *L-21*, *L-23*, *L-13* и *L-11*). Это была первая операция, в которой большие воздушные силы действовали совместно с линейными. В эту ночь цеппелины произвели свой обычный неразборчиво жестокий налет на британскую территорию.

25 апреля около 16 час. Тэрвит, проявивший свойственную ему стремительность, со своим отрядом из 3 легких крейсеров—*Конкэст* (*Conquest*), *Клеопатра* (*Cleopatra*) и *Пенелопи* (*Penelope*) и 18 эскадренных миноносцев, вошел у Лоустофта в соприкосновение с кораблями Бедикера (4 линейных крейсера, 4 легких крейсера и несколько эскадренных миноносцев) и видел, как они открыли огонь по городу, а затем пошли на север, чтобы обстрелять Ярмут. Британские подводные лодки, которые должны были оборонять Лоустофт, не могли ничего предпринять, отчасти, без сомнения, потому, что им помешали британские же самолеты, которые стали бросать в них бомбы, приняв их за германские. Тэрвит попытался отвлечь немцев, и это удалось ему, так как они повернули за ним. В его флагманский корабль *Конкэст* почти тотчас же попал 305-*мм* залп с *Лютцова*, причем было убито и ранено 40 чел., и он получил тяжелые повреждения, но мог еще держать 20-узловой ход. Эскадренные миноносцы поставили дымовую завесу, и под ее прикрытием Тэрвиту удалось уйти без дальнейших потерь, за исключением попадания в эскадренный миноносец *Лаэртес*, не причинившего серьезного вреда. Тэрвит издали не терял немцев из виду, когда они начали отходить, и продолжал поддерживать соприкосновение, пока не был отозван радиограммой Адмиралтейства.

На возвратном пути крейсер *Пенелопи* был атакован подводной лодкой *UB-29*, но отделался легкими повреждениями. В тот же день в Северном море к востоку от Лоустофта германская подводная лодка *UB-18* атаковала и потопила британскую лодку *E-22*. К чести личного состава лодки *UB-18* надо сказать, что, несмотря на близость других британских лодок, им было спасено 2 человека из личного состава *E-22*, — мужественный поступок, сопряженный с немалым риском для спасавших.

Британский траулер *Кинг Стефен* (*King Stephen*) был настигнут и потоплен немцами, а его команда была увезена и предана суду за то, что 2 февраля отказалась спасать людей с гибнувшего цеппелина *L-19*. Но в действительности весь экипаж его с тех пор сменился, так что оснований для суда над ним не было.

Во время бомбардировки и боя с крейсерами германские корабли израсходовали следующее количество снарядов от 152-*мм* калибра и выше: *Лютцов* — 229, *Дерфлингер* — 151, *Мольтке* — 59, *Фон-дер-Тann* — 69. В Лоустофте и Ярмуте было убито 4 чел. и разрушено 200 зданий, причем Ярмут почти не пострадал. Перехватить немцев на обратном пути Гранд-Флиту не удалось.

Британское Адмиралтейство принимало различные меры, чтобы более надежно обеспечить побережье Британских островов от набегов гер-

манского флота. В наиболее открытых портах были расположены мониторы. 3-я эскадра линейных кораблей была переведена на юг к устью Темзы, хотя, имея в составе 7 старых линейных кораблей типа *Кинг Эдуард*, она, конечно, не могла бы противостоять германским дредноутам. С нею была переведена 3-я крейсерская эскадра. Так как в это время было особенно важно не допустить перевода немцами мощных кораблей в Балтийское море, пока не будут восстановлены русские минные заграждения, то в начале мая Джеллико предполагал произвести воздушный налет на побережье Шлезвига, чем надеялся вызвать выход в море крупных германских сил и привести к бою.

2 мая Гранд-Флит вышел в море, но воздушная атака 4 мая совершенно не удалась. Из 9 гидросамолетов 7 не могли подняться, один налетел на антенну эскадренного миноносца и разбился, и только один долетел до германской территории и сбросил бомбы с очень небольшим эффектом. Эта неудача была отчасти возмещена тем, что цеппелин *L-7* был подбит снарядом с крейсера *Галатеа* (*Galatea*). *L-7* стал вертикально и упал, объятый пламенем. 7 чел. из его команды были подобраны британской подводной лодкой *E-31*. Несмотря на разведку дирижаблями, самолетами и подводными лодками, Флоту Открытого моря было неизвестно, что весь Гранд-Флит находится так близко от него. Он не был готов к немедленному выходу, так как многие из его кораблей выходили в море 2 и 3 мая для поддержки большого налета цеппелинов на побережье Англии. В этой операции немцы потеряли цеппелин *L-20*, унесенный бурей в Норвегию, и два других были повреждены. Однако германский штаб ожидал нападения на Гельголандскую бухту и потому отозвал несколько больших кораблей и эскадренных миноносцев из Балтики, где они проходили боевые учения, так что операции англичан в некоторой незначительной степени все же отвлекли внимание немцев от русского флота.

В половине мая Шеер решил бомбардировать Сендерлэнд, чем надеялся заставить британский флот выйти в Северное море, где бы его могли атаковать германские подводные лодки. Ввиду прекращения беспощадной подводной войны против торговых судов, подводных лодок было в его распоряжении достаточно. 16 больших подводных лодок и 6 малых из флотилии, находившейся в Зеебрюгге, были посланы на позиции у британских баз и в Северном море, где должны были оставаться с 23 мая по 1 июня. На 25 мая британское разведывательное управление (Intelligence Department) было уже настороже, установив выход в море германских лодок, которые имели обыкновение извещать по радио о своем месте. Через два-три дня оно пришло к совершенно правильному заключению, что готовится какая-то крупная операция, хотя ни ее цель, ни точная дата не были еще известны. Но в это время Шеер изменил свой план. Плохая погода мешала использованию дирижаблей, и он боялся, что нападение на Сендерлэнд вовлечет его в бой с превосходными силами противника. Поэтому он решил произвести демонстрацию, направив свои крейсера к Скагерраку и побережью Норвегии, надеясь отвлечь к ним часть британского флота и таким образом приготовить ловушку для британских линейных крейсеров.

Одновременно с приготовлениями Шеера, Джеллико подготовил движение всего Гранд-Флита к Скагерраку; британские эскадренные миноносцы должны были пройти еще дальше в Каттегат и до входа в

Большой Бельт и Зунд. Необходимые оперативные распоряжения были отданы 29 мая; поход должен был начаться 1 июня; его конечной целью было заставить германский флот принять бой. Но в полдень 30 мая Адмиралтейство узнало, что часть Флота Открытого моря должна выйти вечером в море[1]. Поэтому Адмиралтейство тотчас же предупредило об этом Джеллико в Скапа Флау и Битти в Розайте, отозвало Харвичские эскадренные миноносцы и тральщики, работавшие в Северном море, и приказало подводным лодкам быть наготове. В 17 ч. 16 м. того же дня Адмиралтейство приказало линейному флоту и линейным крейсерам поднять пары и вслед за тем в 17 ч. 40 м. сосредоточиться в районе Лонг Фортиз (Long Forties), в 60 милях к востоку от Эбердина.

Тотчас же на различных соединениях флота были подняты сигналы готовиться к походу. Джеллико приказал кораблям, находившимся в Скапа, быть готовыми к выходу в 21 ч. 30 м. В 20 ч. 15 м. он приказал Битти выходить, экономя на эскадренных миноносцах топливо, и итти в точку 56°40′ сев. широты и 5°0′ вост. долготы [приблизительно в 100 милях к западу от фьорда Лим (Lim Fjord) на побережьи Ютландии], куда он должен был прийти на следующий день, 31 мая, к 14 час. Джеллико сообщил, что сам он будет находиться в это время примерно в 70 милях к *NNW* от места Битти. Далее Битти получил указания, если к 14 ч. 31 мая не произойдет ничего нового, — итти на север по направлению к Джеллико, с тем чтобы войти в зрительную связь с ним, и был извещен, что Джеллико направится к Хорнс Рифу. Ему было сообщено, что Джеллико может выслать ему 3-ю эскадру линейных крейсеров.

Британские силы были расположены следующим образом: в Скапа Флау находились: 1-я и 4-я эскадры линейных кораблей, каждая из 8 дредноутов и 1 легкого крейсера; 3-я эскадра линейных крейсеров из 3 линейных крейсеров (типа *Инвинсибл*) с 2 легкими крейсерами из состава 3-й эскадры легких крейсеров, 2-я эскадра крейсеров (4 броненосных крейсера); 1 легкий крейсер, 1 минный заградитель *Эбдиел* (*Abdiel*) и 1 эскадренный миноносец, состоявший при флагманском корабле; там же находились торпедные флотилии, состоявшие из 1 легкого крейсера, 4 лидеров и 35 эскадренных миноносцев. Несколько кораблей было оставлено, как неготовых, среди них *Роял Соврен* (*Rojal Sovereign*), только что вступивший в строй. В Кромарти и Инвергордоне находились 2-я эскадра линейных кораблей из 8 дредноутов и 1 легкого крейсера и 1-я эскадра крейсеров из 4 броненосных крейсеров, 1 лидера и 10 эскадренных миноносцев. В Розайте под командой Битти находились 1-я и 2-я эскадры линейных крейсеров — всего 6 линейных крейсеров; 1-я, 2-я и 3-я эскадры легких крейсеров, всего 12 легких крейсеров; 5-я эскадра линейных кораблей в составе 4 лучших и самых быстроходных линейных кораблей флота (пятый — *Куин Элизабет* — был в доке); наконец 2 легких крейсера с 27 эскадренными миноносцами составляли торпедные силы. Здесь же находилась авиаматка *Энгадэйн* (*Engadine*) с гидросамолетами[2].

[1] В 10 ч. 48 м. по германскому времени Шеер отдал приказ по радио всем германским кораблям сосредоточиться на внешних рейдах к 20 час. Эта радиограмма могла быть перехвачена, и в этом случае англичане, конечно, могли рассчитать, что 31 мая в 14 час. германские корабли будут вблизи точки, где Битти их в действительности и увидел.

[2] См. таблицу 1 в конце книги.

Германские силы имели следующий состав: 3-я эскадра (7 дредноутов); 1-я эскадра (8 дредноутов) и, кроме того, флагманский корабль флота (линейный корабль — дредноут); 2-я эскадра (6 до-дредноутов); 1-я разведывательная группа из 5 линейных крейсеров; 2-я и 3-я разведывательные группы из 9 легких крейсеров; торпедные силы в составе 2 легких крейсеров и 62 эскадренных миноносцев (одному из которых пришлось вернуться в базу до начала боя). Сравнение корабельного состава дает следующие цифры:

	Лин. кор. дредноуты	Линейные крейсера	Лин. кор до-дредноуты	Броненосные крейсера	Легкие крейсера	Лидеры флотилий	Эскадренные миноносцы
Британские	28	9	0	8	26	5	74
Германские	16	5	6	0	11	0	61

На бумаге превосходство англичан по всем классам кораблей было явным. У немцев старые линейные корабли были скорее источником опасности, чем силы, ввиду их тихоходности; к этому времени их ход не превышал 17 узл. Среди германских крейсеров были корабли устарелых типов. У немцев не было лидеров, зато германские эскадренные миноносцы, за малыми исключениями, были вооружены гораздо лучше, чем британские, благодаря общему перевооружению их 105-*мм* пушками, стрелявшими 38-фунтовыми снарядами против британских 31-фунтовых 102-*мм* снарядов. Состоявшие раньше на вооружении 88-*мм* (22-фунтовые) пушки были все заменены. Кроме того некоторые из германских эскадренных миноносцев — как например *B-97* и *B-98* — размерами не уступали британским лидерам. Из германских легких крейсеров 5 были по вооружению (семь 152-*мм* орудий) сильнее любого из британских крейсеров, кроме *Честера* и *Бёркенхэда*. Следует заметить, что опыт вынудил немцев последовать примеру англичан в смысле усиления артиллерии своих крейсеров и эскадренных миноносцев. Подобно тому, как японцы в 1904 г. нашли, что их эскадренные миноносцы слишком слабо вооружены для боевой работы, которую приходится выполнять мелким кораблям, так и немцы убедились, что 88-*мм* орудия решительно уступают британским 102-*мм*, а 105-*мм* — британским 152-*мм*.

Незаметными на бумаге, но вполне реальными были некоторые недостатки британских броненосных кораблей. Их броневая защита была много слабее, чем на германских кораблях соответствующих классов; правда, они несли гораздо более мощную артиллерию. После опыта боя на Доггер-банке на германских кораблях были приняты специальные меры для более надежного обеспечения от воспламенения огнеприпасов в погребах; на британских кораблях не было сделано ровно ничего. На германских кораблях, в результате того же боя, дальномеры были приспособлены для работы на предельных расстояниях; в британском флоте таких улучшений сделано не было, хотя германские офицеры считали, что британская система центральной наводки много лучше германских приборов управления огнем[1].

Британская тактика того времени имела приверженность к боевому порядку в виде кильватерной колонны — в длинном негибком строю, управляемом командующим флотом. Нельсон, как известно, в последние

[1] Hase (Хазе), стр. 158.

годы своей жизни непрестанно работал над разрешением чрезвычайно трудной задачи управления большим флотом при атаке. В конце концов он пришел к решению, что походный порядок должен быть и боевым, что атаковать надо тремя отдельными эскадрами, причем командующим второй и третьей эскадр должна быть предоставлена полная инициатива. По его словам он пришел к такому заключению потому, что перестроение в одну длинную боевую линию отнимает много времени; при таких эволюциях в случае плохой видимости, что так часто случается на море, противник может скрыться раньше, чем будет достигнут решительный результат[1]. Это было во времена парусного флота, но сказанное о парусных кораблях можно отнести и к боевому порядку паровых или моторных кораблей. Нельсон видел немало боевых порядков на море и знал их слабость в бою.

По японской боевой организации, основанной на опыте, на обоих концах каждой эскадры или дивизии стремились иметь флагмана на сильном корабле, чтобы в случае поворота „все вдруг" на обратный курс в голове колонны всегда были флагман и корабль, способный наносить мощные удары и выдерживать удары противника. Ни в британском, ни в германском флоте такое расположение кораблей предусмотрено не было. В походном порядке главных сил британского линейного флота при сближении с противником впереди находились устаревшие броненосные крейсера, а линейные силы шли по дивизиям в линии кильватерных колонн. Недостатками этих броненосных крейсеров были их сравнительная тихоходность (21—22 узл. против 26—27 узл. легких крейсеров нового типа), чрезвычайная уязвимость от огня линейных крейсеров и кораблей-дредноутов и, наконец, сильное дымообразование на полном ходу. В случае внезапной встречи с противником они по причине своей тихоходности не могли бы быстро выйти из зоны огня, а их дым должен был помешать артиллерии линейных кораблей в критические минуты завязки боя.

Что касается сведений о противнике, то Джеллико и Битти были осведомлены только о том, что в море находится много германских крейсеров и подводных лодок. Направление и цель движения немцев не были установлены. Оно могло быть направлено против 10-й крейсерской эскадры, осуществлявшей блокаду Северного моря в его северной части; против какого-либо из портов восточного побережья для повторения бомбардировки подобной обстрелу Лоустофта или Скарборо; наконец оно могло служить вступлением к нападению на Канал. О том, что германский флот находится в готовности к выходу, было известно, но разведывательное управление предполагало, что он находится в Яде, так как радиограммы для Шеера передавались через 3-ю сигнальную станцию в Вильхельмсхафене. И прежде, когда германский линейный флот находился в море, германское командование принимало эту меру предосторожности, так что по ней нельзя было определенно судить о местонахождении флота. Но до 11 час. следующего утра по данным британских радио-пеленгаторных станций германские

[1] Nicolas „Dispatches of Nelson" (Николас, Депеши Нельсона), ч. VII, стр. 89. Нельсон предоставлял широкую инициативу подчиненным командирам (стр. 91). Так, перед сражением на Ниле (Абукир) он позаботился о том, чтобы командиры ознакомились с его замыслами, а затем предоставил им почти полную свободу действий. Laughton, Nelsons Despatches, стр. 159.

линейные корабли находились в гавани. В этом случае данные радиопеленгования ввели англичан в заблуждение. Со своей стороны немцы были совершенно неосведомлены о том, что Джеллико с главными силами линейного флота идет в Гельголандскую бухту, а что 5-я эскадра линейных кораблей — сильнейшее соединение обоих флотов — следует в тесной связи с Битти.

Британское Адмиралтейство, будучи неуверено в намерении немцев, предприняло крайне неудачный шаг: вместо того, чтобы сосредоточить все наличные силы флота около Гельголандской бухты, оно оставило в Норе[1] сильный отряд легких сил Тэрвита, состоявший в то время из 5 легких крейсеров, 2 лидеров и 17 эскадренных миноносцев, а также 3-ю эскадру из 7 линейных кораблей типа *Кинг Эдуард* и 3-ю эскадру крейсеров из 4 броненосных крейсеров. Вместе с флотом Джеллико и линейными крейсерами Битти отряд Тэрвита, под руководством смелого и предприимчивого командующего, мог бы сделать очень много.

Вопреки ожиданиям германским подводным лодкам удалось доставить очень мало сведений о передвижениях британского флота. *U-66* увидела и безуспешно атаковала 2-ю эскадру линейных кораблей, шедшую из Кромарти на восток, в точку рандеву с Джеллико, а *U-32* заметила 2 больших корабля и несколько малых из отряда Битти. Эти сообщения мало что говорили Шееру, а от германской радиоподслушивающей станции в Неймюнстере он не получил никаких существенных сведений, кроме того, что из Скапа вышли 2 линейных корабля или 2 линейные эскадры. Воздушной разведке дирижаблями помешала плохая погода[2]. Походный порядок Шеера с его 24 кораблями в кильватерной колонне не был стеснен присутствием старых крейсеров в авангарде; в случае боя в строю кильватера ему не надо было производить развертывания. Однако порядок немцев ни в какой мере нельзя было назвать безупречным: в хвосте колонны было сосредоточено 6 старых линейных кораблей, что угрожало разгромом, а в случае, если бы предприимчивый противник атаковал с этого конца колонны. В обоих флотах флагманские корабли находились близ центра боевого порядка. Германские линейные крейсера в сопровождении 5 лучших легких крейсеров и 30 эскадренных миноносцев шли в 45—50 милях впереди линейного флота.

Расположение британских сил впоследствии подверглось сильной критике, так как оно не обеспечивало тесной связи между линейными кораблями и линейными крейсерами к тому времени, когда надо было ожидать встречи с противником (в 14 час. 31 мая). Если бы обе части Гранд-Флита находились в зрительной связи между собой, это облегчило бы указание точного места обнаруженного противника и позволило бы избежать ошибок. Правда, что и немцы не сделали ничего, чтобы обеспечить зрительную связь между двумя частями своего флота, но они, повидимому, вышли в море в твердой уверенности, что англичане

---

[1] Общее название базы, состоящей из 2 баз—Чатама и Ширнесса,—расположенных в устье Темзы.—*Прим. ред.*

[2] 31 мая *L-14*, *L-23*, *L-21*, *L-9*, *L-16* находились в воздухе, но не видели и не слышали боя, хотя 2 из них и пролетали над его районом. Британский авиатранспорт (sea-plane ship) *Кампания* (*Campania*) остался в Скапа Флау, но, судя по неудаче германской воздушной разведки, его отсутствие не имело значения.

попадутся им со слабыми силами и будут уничтожены. В свете последующих событий непринятие мер по обеспечению зрительной связи следует считать серьезным упущением. Хотя командование Гранд-Флита предполагало, что Флот Открытого моря не вышел, все же его появления можно было ожидать. Немцы не были настолько глупы, чтобы оставить свои крейсера без поддержки. А в таком случае чем теснее была бы связь и чем меньше дистанция между обеими частями Гранд-Флита, тем больше вероятия было бы нанести противнику решительный удар или помешать немцам стянуть свои силы к линейным крейсерам.

С точки зрения командования Гранд-Флита его 6 линейных крейсеров могли действовать совершенно самостоятельно. Казалось бы, что вместе с 4 быстроходными линейными кораблями 5-й эскадры линейных кораблей (что давало Битти 10 больших броненосных кораблей) британский отряд линейных крейсеров мог наверняка разгромить германские линейные крейсера, прежде чем последним была бы оказана поддержка, если бы они шли далеко впереди своего линейного флота, или отойти от них в случае, если бы они были в тесной связи с линейным флотом. В последнем случае 10 больших британских кораблей, превосходивших по скорости любой из кораблей германского линейного флота, могли бы отойти на свои главные силы, а их огонь был бы достаточно силен, чтобы отогнать германские быстроходные корабли. Но если бы Джеллико быстро выслал вперед Хууда с 3 линейными крейсерами 3-й эскадры линейных крейсеров, это усилило бы отряд Битти, не ослабляя линейного флота.

Ввиду чрезвычайной важности элемента времени в бою в Северном море, где пространство ограничено и всегда мог помешать туман, англичане должны были стремиться как можно раньше сосредоточить силы всего своего флота в районе ожидаемой встречи с немцами. Без особых усилий можно было быть в намеченном районе часом раньше, а если бы Гранд-Флит склонился к югу от своего курса, то расстояние между двумя частями британского флота уменьшилось бы на 20—30 миль. Решительное сражение требует времени, а все данные, имевшиеся в распоряжении британского флота в мае 1916 г., свидетельствовали, что потопить в бою хорошо защищенные броней германские корабли — дело трудное и длительное.

Бой у Фалкландских островов потребовал около 8 часов, бой у Доггербанки — 3 часа. Из прежних сражений Цусимское (27 мая 1905 г.) началось в 14 час., и к наступлению ночи японцы еще не закончили своей задачи; 10 августа 1904 г. бой начался в 12 ч. 30 м., а к темноте решительная победа еще не была одержана. У Трафальгара в сражении с противником, силы которого были ослаблены революцией, для достижения решительной победы потребовалось $5^1/_2$ часов. Сражение на Ниле (Абукир) продолжалось целую ночь. В соответствии с этой недооценкой элемента времени в бою британский линейный флот на пути к своей позиции задерживался для осмотра нейтральных судов. Правда, был риск, что они могли оказаться замаскированными германскими минными заградителями или каперами. Небольшая скорость, с которой двигался линейный флот, благоприятствовала эскадренным миноносцам, ограниченный запас топлива которых побуждал к экономии последнего; это было важным соображением, но нельзя было допускать,

чтобы оно мешало операции, в которой представлялась возможность уничтожить значительную часть германского флота.

Ночь с 30 на 31 мая прошла без всяких событий как на британском, так и на германском флоте. Около полудня следующего дня (т. е. 31 мая) на британском линейном флоте была перехвачена громкая работа германских радиостанций; около этого же времени Неймюнстерская радиостанция донесла Шееру, что Розайт передает по радио сведения о погоде и что, как правило, такие сигналы передаются только тогда, когда британский флот находится в море[1]. В 14 час. Битти был в 10 милях западнее назначенного на этот час места к *WSW* от Литл-Фишербанк. Линейный флот находился в то же время в 19,5 милях от назначенного ему пункта и опаздывал больше чем на час. Согласно приказу Битти должен был в 14 час.[2] повернуть к линейному флоту, если бы он до тех пор ничего не обнаружил.

Как раз в это время 11 легких крейсеров, приданных отряду линейных крейсеров, растянулись по длинной линии в 8 милях впереди больших кораблей. Линейные крейсера *Ляйон*, *Принсес Роял*, *Куин Мэри* и *Тайгер* шли в кильватерной колонне; *Нью-Зиленд* и *Индефатигэбл* были в 3 милях на *NO* от *Ляйона*, а 4 линейных корабля 5-й эскадры линейных кораблей Томаса шли в кильватерной колонне в 5 милях к *NW* от *Ляйона*. В 14 ч. 10 м. крейсер *Галатеа*, шедший на крайнем правом фланге крейсерской завесы, увидел в 8 милях к *OSO* двухтрубный корабль, который остановил датский пароход *U-Фьорд* (*U-Fiord*). *Галатеа*, находившаяся в 19 милях к *ONO* от Битти, донесла, что приближается к неизвестному кораблю; это был *B-109*, один из сильных эскадренных миноносцев завесы, прикрывавшей германские линейные крейсера. В 14 ч. 15 м. весь отряд линейных крейсеров повернул к северу, а 3 минуты спустя, в 14 ч. 18 м., *Галатеа* донесла: „Вижу противника". Немцы запоздали: только в 14 ч. 27 м. германский легкий крейсер *Эльбинг* (*Elbing*), шедший на левом фланге германской завесы, донес: „Вижу на *NW* неприятельские броненосные крейсера". Сигнал был ошибочным в смысле определения класса замеченных кораблей.

Галатеа открыла огонь по неприятельскому эскадренному миноносцу, и в 14 ч. 28 м. раздался первый выстрел этого богатого событиями дня. Остальные британские легкие крейсера, услышав стрельбу, начали стягиваться к *Галатее*, чтобы принять участие в бою. Дул легкий юго-западный ветер, и море было спокойно[3]. В 14 ч. 32 м. Битти повернул на *SSO* и увеличил ход с 19 до 22 узл. с намерением выйти между противником и Гельголандской бухтой. Между тем весь линейный флот с 14 ч. 35 м. находился в состоянии напряженного ожидания, получив приказ Джеллико держать пары для полного хода. До этого он шел

---

[1] Важнейшие германские сигналы приведены в приложении к Nordsee, т. V (Северное море), прил. V.

[2] По британскому времени. Германское нормальное время впереди британского на 1 час (это время указано в Официальной германской истории). Германское летнее время на 2 часа впереди британского, и это время дается у Хазе и Шеера. Когда у англичан было 14 час., у немцев было 15 час. по нормальному и 16 час. по летнему времени.

[3] Хазе, стр. 153. Британское официальное описание указывает на стр. 13, что ветер дул с *SO*, что является, вероятно, опечаткой вместо *SW*. По словам германской официальной истории ветер дул с *WSW*. Джеллико говорит, что ветер был *WSW* силой 2 балла („Гранд-Флит", стр. 355).

Карта 11. Ютландский бой 31 мая—1 июня 1916 г. Общая схема движения британских и германских сил.

15-узловым ходом; в 14 ч. 45 м. он увеличил ход до 17 узл., повернул по направлению к точке, где был обнаружен противник, а в 15 ч. 18 м. увеличил ход до 19 узл.

Как Битти повернул на немцев, так и Хиппер повернул свои линейные крейсера на англичан, увеличив ход до 16 узл. *Галатеа* отходила на свои главные силы, наводя на них немцев, и в 14 ч. 39 м. донесла, что видит много дымов как будто от находящегося на *ONO* флота. Она уже вела бой с германским легким крейсером *Эльбинг* ($28^1/_2$ узл., семь 152-*мм* орудий), который сделал в нее первое попадание за этот бой; снаряд попал под мостик, но не разорвался[1].

Несколько минут продолжалась перестрелка на большой дистанции между легкими крейсерами обеих сторон. В 15 ч. 08 м. с авиаматки *Энгадэйн* поднялся самолет, но, несмотря на смелую работу, он принес мало пользы; видимость была плохая, и он рассмотрел только 4 крейсера и 10 эскадренных миноносцев; к тому же ни одно из его сообщений не достигло назначения.

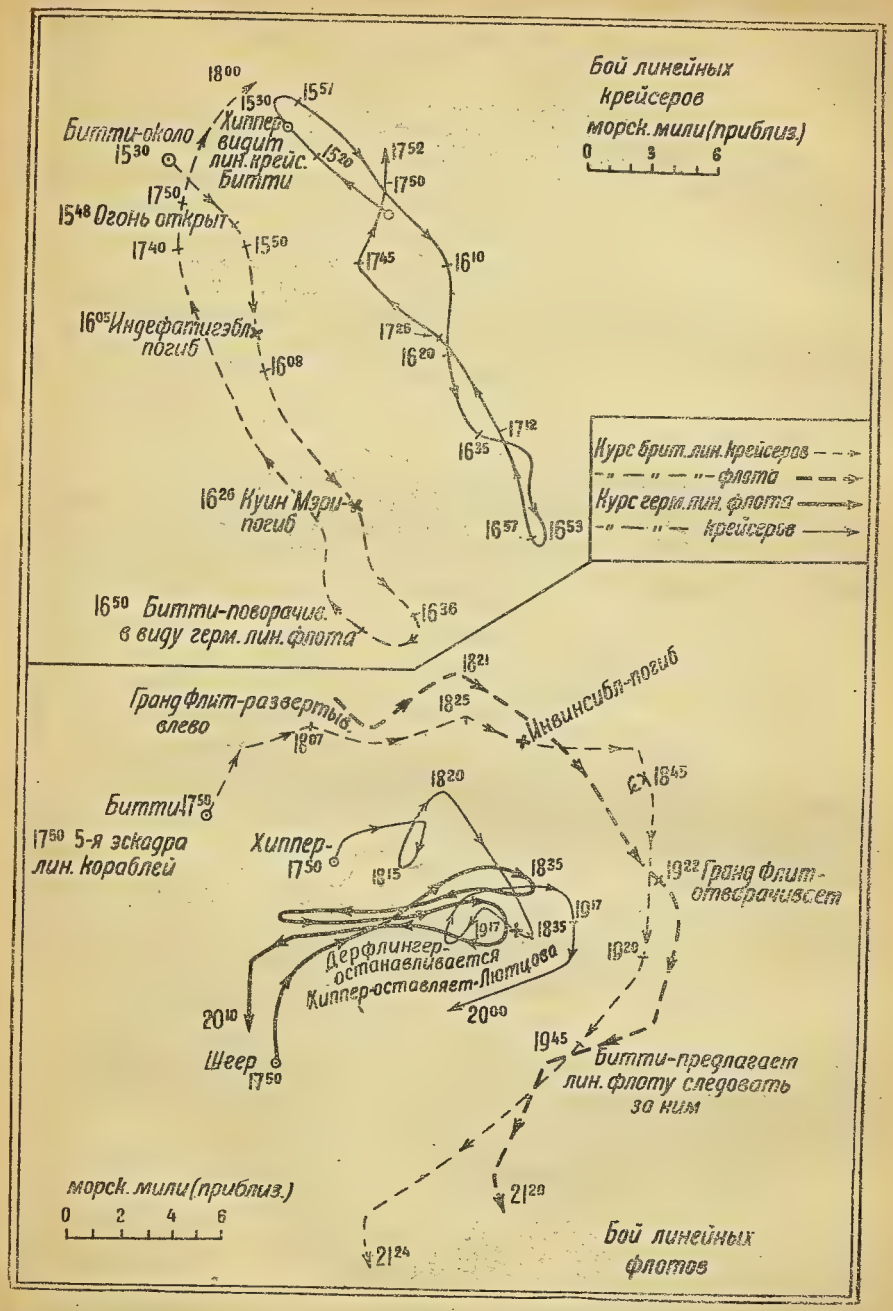
Линейные крейсера шли теперь на *SO* на сближение с немцами; к сожалению, при перемене курса 5-я эскадра линейных кораблей сильно отстала и оказалась теперь от Битти в 9 милях вместо назначенных 5 миль. Впоследствии это расстояние несколько уменьшилось, но все же к моменту установления соприкосновения с большими германскими кораблями, оно было чересчур велико. Есть все основания утверждать, что если бы эта эскадра имела больше практики в совместном плавании с линейными крейсерами, она могла бы быть на заданном расстоянии и даже впереди. Но она была недавно в строю, и ее отставание служит лишним доказательством необходимости длительной и упорной совместной тренировки для достижения полного взаимодействия эскадр в бою.

В 15 ч. 30 м. Битти увидел 5 линейных крейсеров Хиппера, шедших 25-узловым ходом на *WNW*, а незадолго до того Хиппер обнаружил линейные крейсера Битти, идущие на него со скоростью 25 узл. Следуя обычной германской тактике, Хиппер немедленно отозвал свои легкие корабли, повернул свои линейные крейсера последовательно, перестроившись в строй пеленга, и начал отходить на свои главные силы, имея целью завлечь на них англичан. Битти повернул прямо на противника, приказал своим линейным крейсерам образовать строй пеленга и, когда Хиппер изменил свой курс, последовал за ним.

Впоследствии действия Битти подвергались критике по двум пунктам: во-первых, за то, что, преследуя немцев, он шел навстречу их намерениям, тогда как на войне никогда не следует делать того, чего желает противник; во-вторых, за то, что он вступил в бой, не сосредоточив своих сил и не дождавшись присоединения 5-й эскадры линейных кораблей. Оба замечания в принципе вполне правильны, однако не учитывают двух соображений. Во-первых, что целью всей британской операции было добиться решительного сражения. Сосредоточить же свои силы Битти мог, только отойдя с линейными крейсерами на 5-ю эскадру линейных кораблей или же убавив ход, чтобы дать последней догнать линейные крейсера. В том и другом случае Хиппер почти

---

[1] Германские корабли доносили, что в 14 ч. 50 м. около *Лютцова* были замечены следы от торпед, но это вероятно было плодом воображения.



Карта 12. Ютландский бой. Общие схемы боя линейных крейсеров и линейных флотов.

наверняка использовал бы это промедление, чтобы уйти к югу и лишить Битти его выгодного стратегического положения [1]; а выйдя к югу, Хиппер не стал бы задерживаться для боя с 10 кораблями Битти. Он начал бы уходить, а так как его крейсера были быстроходнее кораблей 5-й эскадры, Битти предстоял бы выбор: или дать Хипперу уйти, или вступить с ним в бой в менее благоприятных условиях со своими 6 линейными крейсерами, которые одни могли догнать Хиппера.

Второе соображение заключается в том, что разведывательная служба Адмиралтейства и сам Джеллико предполагали, что германский флот находится в 200 милях. Если же, вопреки сведениям, но в соответствии с здравыми стратегическими принципами, он все-таки вышел в море, то Битти все же чувствовал себя достаточно сильным, чтобы нанести германским линейным крейсерам сильный удар прежде, чем им будет оказана поддержка.

Веса залпов британской и германской эскадр относились как 5:3, тоннаж как 145:118, число линейных крейсеров, как 6:5 — все в пользу англичан [2]. Кроме того предельная дальность 343-*мм* орудий *Тайгера* была 120 каб. (ок. 22 *км*), а *Ляйона*, *Куин Мэри* и *Принсес Роял* — 115 каб. (ок. 21 *км*), т. е. больше предельной дальности орудий лучших германских кораблей: 305-*мм* орудия *Лютцова* и *Дерфлингера* могли стрелять на дистанцию 101 каб. (ок. $18^1/_2$ *км*), 280-*мм* орудия *Зейдлица* — на 109 каб. (ок. 20 *км*) и *фон-дер-Танна* — на 112 каб. (ок. $20^1/_2$ *км*)[3]. Предельная дальность 305-*мм* орудий *Индефатигэбла* и *Нью-Зиленда* была 92,5 каб. (ок. 17 *км*). На предельных дистанциях англичане имели бы заметное преимущество, если бы была возможна меткая стрельба. Не может быть и речи о том, чтобы Битти опрометчиво атаковал сильнейшего противника.

В 15 ч. 40 м. Хиппер приказал своим кораблям „разделить цели слева". Это означало, что *Лютцов* должен был стрелять по *Ляйону*, *Дерфлингер* — по *Принсес Роял*, *Зейдлиц* — по *Куин Мэри*, *Мольтке* — по *Тайгеру* и *фон-дер-Танн* по *Индефатигэблю* [4] (концевому), оставляя *Нью-Зиленд* — предпоследний в колонне — не обстрелянным. В 15 ч. 46 м. Битти сделал сигнал, чтобы *Ляйон* и *Принсес Роял* сосредоточили огонь на головном германском корабле *Лютцове*. Не заметив этого сигнала, на *Куин Мэри*, повидимому, предполагали, что по второму германскому кораблю *Дерфлингеру* стреляет *Принсес Роял*, и потому открыли огонь по третьему кораблю германской колонны — *Зейдлицу*; *Тайгер* и *Нью-Зиленд* сосредоточили свой огонь по *Мольтке*, а *Индефатигэбл* стрелял по *Фон-дер-Танну*. Таким образом в критические минуты начала боя *Дерфлингер* остался необстрелянным.

Немцы были удивлены, что англичане не открыли огня с предельной дальности, находясь еще вне досягаемости их огня. Это объясняется плохой видимостью в восточном направлении; стояла легкая мгла,

---

[1] В 1917 г. автору пришлось слышать мнение нескольких флагманов, участвовавших в сражении. Все они были согласны с тем, что если бы Битти немедленно не атаковал, Хиппер ушел бы.

[2] После войны С. Орландо оценил силы 6 крейсеров Битти всего лишь в 0,9 силы 5 крейсеров Хиппера (Журнал „Engineering" от 14/I 1921 г.). Но в мае 1916 г. этому никто не поверил бы.

[3] Nordsee, ч. V, стр. 235.

[4] Тенденция сосредоточивать огонь по концевому кораблю колонны отчетливо проявилась в русско-японскую войну.

с которой сливались германские корабли, окрашенные в светлосерый цвет, а британские дальномеры на такой большой дистанции работали неудовлетворительно. Британские же корабли отчетливо обрисовывались на западном небосклоне, чистом от мглы. В 15 ч. 48 м. одновременно на обеих эскадрах было отдано приказание открыть огонь, и залпы (по одному орудию в башне) загрохотали со всех 11 кораблей, шедших на *SO* со скоростью 25—26 узл. На дистанциях, изменявшихся от 50 до 85 каб. (9—16 *км*), стрельба германских кораблей была быстрой и меткой [1].

Первую кровь пролил *Мольтке*, снаряды которого около 15 ч. 50 м. попали в бак, а затем через несколько минут в 2 башни *Тайгера* и на время вывели последние из действия. Четвертое попадание под одно из 152-*мм* орудий принесло мало вреда. В то же время 2 снаряда *Лютцова* попали в *Ляйон*, причинив большие потери среди расчетов 102-*мм* орудий; сам корабль серьезно от них не пострадал. За это время в *Зейдлиц* попало 2 снаряда с *Куин Мэри*; первый вывел из действия носовую электрическую магистраль правого борта; второй пробил броню и разорвался в рабочем отделении одной из средних башен. От него загорелись находившиеся там 280-*мм* заряды. Переделки, произведенные на германских кораблях после боя на Доггербанке, предотвратили катастрофу. Большинство команды башни погибло в потоке пламени и газа, но смежный погреб был во-время затоплен, что предотвратило взрыв, хотя башня вышла из действия на все время боя.

В 16 час. *Лютцов* получил первое попадание с *Принсес Роял*, не причинившее серьезных повреждений. В *Дерфлингера*, *Мольтке* и *Фон-дер-Танн* все еще не было ни одного попадания; они давали залпы каждые 20 — 25 сек., тогда как по свидетельству немцев стрельба англичан была редкой и неуверенной [2]. Новые германские оптические приборы позволяли рассмотреть каждую деталь на британских кораблях и точно наблюдать попадания; англичане же стреляли почти наугад, отчасти из-за мешавшей им мглы, а отчасти из-за отсутствия таких прекрасных приборов, какими располагали немцы [3]. Стрельба британских линейных крейсеров была затруднена 9-й флотилией эскадренных миноносцев, которая шла со стреляющего борта и развела густой дым, стараясь занять удобную позицию для атаки.

Дистанция сократилась примерно до 65 каб., и скорость стрельбы германских орудий быстро дала результаты. *Принсес Роял* получила 3 попадания; первое из них временно вывело из действия приборы управления огнем. В 16 час. *Ляйон* получил самое опасное попадание: снаряд с *Лютцова* попал в среднюю башню (Q), пробил броню и разорвался внутри башни над левым орудием, перебив и переранив почти весь личный состав в боевом и рабочем отделениях. Майор Харви, командир морской пехоты, обслуживавшей башню, был смертельно ранен, но, умирая, успел отдать приказание закрыть двери погребов

---

[1] Однако *Дерфлингер* пристреливался по *Принсес Роял* целых 4 мин. (Хазе, стр. 147).

[2] Nordsee, ч. V, стр. 237. Сравни Fawcett and Hooper (Фосет и Хупер), (1-е издание), стр. 105—106. Повидимому *Ляйон* давал только 2 залпа, в то время как *Лютцов* — 4.

[3] Адм. де-Брок приписывает большую скорость стрельбы немцев выгодному для них освещению и благоприятному направлению ветра.

Карта 13. Ютландский бой. Начало боя линейных крейсеров.

и затопить погреба и донес о случившемся через одного раненого, который еще мог ходить. В башне среди убитых и умирающих тлел огонь, но нельзя было проникнуть в башню, чтобы очистить ее. Внезапно пламя охватило заряды, находившиеся в боевом отделении и в подъемниках, и огромный столб пламени до 200 футов вышиной поднялся над серединой *Ляйона,* но хотя все в башне и ее отделениях, исключая двоих, погибли, корабль был спасен геройским подвигом Харви.

Вскоре после появления столба пламени над *Ляйоном* разразилась катастрофа на *Индефатигэбле.* То время своего поединка с *Фон-дер-Танном* он не добился ни одного попадания; в 16 ч. 02 м. три 280-*мм* снаряда попали в него возле гротмачты, и над кораблем поднялось густое облако дыма; вслед за тем он вышел из строя вправо (вероятно вследствие повреждения рулевого привода) с заметным креном на левый борт [1]. Немедленно вслед за тем в него попало еще два снаряда: один в бак, другой — в переднюю башню, и спустя некоторый промежуток времени в его носовой части поднялся столб пламени и громадная туча густого черного дыма, в которых можно было рассмотреть различные крупные предметы, в том числе летевшую вверх дном шлюпку. Когда дым рассеялся, *Индефатигэбла* уже не было. Он погиб в 16 ч. 05 м., спустя 17 мин. после открытия огня; уцелело с него только двое.

Нью-Зиленд тотчас же перенес огонь с *Мольтке* на *Фон-дер-Танн,* но в этот тяжелый момент в бой начала вступать 5-я эскадра линейных кораблей. Она открыла огонь с предельной дистанции (95 каб.) и вследствие чрезвычайно плохих условий освещения, артиллеристы, управлявшие ее огнем, могли наводить только по блеску выстрелов неприятельских орудий. Дым от линейных крейсеров, эскадренных миноносцев, от рвущихся снарядов, от многих пожаров на кораблях и от орудий сгущал легкую мглу в восточном направлении, и только по временам можно было различить туманные очертания германских кораблей и блестящие багряно-красные вспышки их орудий; в то же время британские корабли отчетливо вырисовывались на западном горизонте. Немцы стреляли хорошо: между 16 ч. 03 м. и 16 ч. 07 м. *Ляйон* получил 6 попаданий, не причинивших существенного вреда, хотя на нем неоднократно вспыхивали пожары и он имел большие потери среди личного состава. В этот период боя *Мольтке* выпустил по британским кораблям 4 торпеды, но все мимо.

Битти уменьшил дистанцию, так как она постепенно возросла до 100 каб. ($18^1/_4$ *км*) и приказал 13-й флотилии итти в атаку (11 эскадренных миноносцев, каждый по три 102-*мм* орудия и четыре 53-*см* торпедных аппарата). Первая фаза боя закончилась; немцы добились 21 попадания, англичане только 4: 2 — в *Зейдлиц,* 1 — в *Дерфлингер* и 1 — в *Лютцов.* 1 из 22 башен германской эскадры была выведена из действия; у англичан 1 корабль погиб, а на 5 остальных вышли из строя 3 башни из 20.

В начале 17-го часа немцы видели следы торпед — очевидно воображаемые. Огонь 5-й эскадры линейных кораблей, хотя и с предельной дистанции, уже начал ощущаться германскими концевыми кораблями. Между 16 ч. 12 м. и 16 ч. 23 м. *Фон-дер-Танн* получил 3 попадания, 1 снаряд попал в его переднюю 280-*мм* башню. Он пробил броню

[1] Фосет и Хуппер (1-е издание), стр. 31.

и вывел башню из действия; однако разрывное действие снаряда было настолько незначительно [1], что из команды башни пострадали немногие; другой снаряд временно вывел из действия кормовую башню. Третий снаряд — с *Бархэма* — попал в корму у ватерлинии, пробил броню и затопил румпельное отделение, но рулевого привода не повредил. Третья башня *Фон-дер-Танна* также вышла из строя, и корабль оставался только с 2 действующими орудиями, имея в корпусе 600 *т* воды. На его счастье густой дым вспыхнувших на нем пожаров скрыл его от *Нью-Зиленда* и британских линейных кораблей.

Мольтке получил за это время 3 попадания, но по германским данным не был серьезно поврежден. Из других германских кораблей *Лютцов* получил тяжелое попадание в 16 ч. 15 м., *Зейдлиц* в 16 ч. 17 м., а *Дерфлингер* имел 2 попадания с *Куин Мэри*. Из головных британских кораблей *Ляйон* в 16 ч. 08 м. получил попадание, выведшее из действия его главную радиостанцию. *Тайгер* получил 2 попадания, не очень серьезных. В 5-й эскадре *Бархэм* получил попадание с предельной дистанции, и осколки германского снаряда по странной случайности повредили модель корабля как раз в тех местах, в которых корабль впоследствии получил повреждения. На германских диаграммах неправильно показаны в это время 2 попадания в *Нью-Зиленд* (вместо одного) и вовсе не показаны оба попадания в *Дерфлингер*.

В 16 ч. 24 м. или 16 ч. 26 м. в британской боевой линии произошла вторая катастрофа. В течение нескольких минут *Дерфлингер* и *Зейдлиц* сосредоточили огонь на *Куин Мэри* с дистанции 75 каб. По германским данным *Куин Мэри* стреляла быстро, полными залпами, т. е. восемью 343-*мм* снарядами за раз [2]. Но ее залпы неизменно давали или перелеты или недолеты, и в *Дерфлингер*, по которому она стреляла, попало только три снаряда. Сосредоточенный огонь 2 кораблей, стрелявших снарядами германского образца, оказался гибельным для *Куин Мэри*. Между 16 ч. 24 м. и 16 ч. 26 м. *Дерфлингер* выпустил 6 залпов (24—305-*мм* снаряда), накрывших *Куин Мэри*; с соседних кораблей было видно, как по крайней мере 3 [3] больших снаряда попали в ее носовую часть, и из ее корпуса вырвалось блестящее пламя. Немедленно вслед за тем залп попал в середину корабля вблизи башни „Q", которая была уже сильно повреждена, а затем над *Куин Мэри* поднялись густые облака дыма и яркое пламя.

В воздух взлетела масса стальных обломков и невероятное количество бумаги, а с ними и шлюпка вверх дном. Крыши орудийных башен были подброшены на высоту до 30 *м* (100 фут.). Из корпуса корабля поднялся огромный грибообразный столб совершенно черного дыма вышиной в 300—425 *м* (1 000—1 400 фут.); заднему мателоту *Тайгеру* пришлось пройти через страшный град всякого рода обломков и изменить курс, чтобы обойти дымящийся разбитый корпус. Когда столб огня и дыма рас-

---

[1] Вероятно это был обыкновенный бронебойный снаряд. „Jutland Despatches" („Ютландские депеши"), стр. 199 — 201. Если бы это был фугасный снаряд, *Фон-дер-Танн* весьма вероятно погиб бы.

[2] Hase (Хазе), стр. 157—158. Однако полными залпами стреляли лишь в исключительных случаях, так как они вызывали в корпусе корабля чрезмерные напряжения. Поэтому Хазе вряд ли прав.

[3] Hase (Хазе) пишет, что каждый из его последних 6 залпов накрывал *Куин Мэри*, а кроме того и *Зейдлиц* обстреливал ее с такой же меткостью. Возможно, что в это время в нее попало 15—20 снарядов и во всяком случае более 5.

Карта 14. Ютландский бой. Вступление в бой британской 5-й эскадры линейных кораблей.

сеялся, *Куин Мэри* исчезла, кормовая часть корабля погрузилась последней; видно было, как вращались винты над водой и из кормовой башни выползали люди. Корма скрылась после последнего сильного взрыва.

Вторая ошеломляющая катастрофа не поколебала решимости Битти. Более слабый духом флагман, вероятно, вышел бы из боя, так как гибель второго крейсера ясно показывала, что корабли имеют какие-то конструктивные недостатки.

В то время как между колоннами больших кораблей разыгрывалась жестокая схватка, 9-я британская торпедная флотилия лихо и решительно пошла в атаку на немцев, а навстречу ей так же стремительно бросилась германская 9-я флотилия с легким крейсером *Регенсбург* (семь 152-*мм* орудий, 28 узл.) во главе, чтобы отразить ее и атаковать Битти. Завязался яростный бой, причем англичане вступили в него, находясь в неблагоприятном положении, потому что как раз перед атакой строй эскадренных миноносцев нарушил прорезавший его легкий крейсер *Нотинхэм*. Под огнем больших кораблей эскадренные миноносцы схватились друг с другом между их двумя линиями. Эскадренный миноносец *Петард (Petard)* прорвался сквозь линию германских миноносцев и подошел к германским линейным крейсерам на дистанцию 35 каб. (ок. $6^1/_2$ *км*). Он выпустил 3 торпеды, одна из которых попала в носовую часть *Зейдлица*, но сильных повреждений не причинила; борт был пробит у поста № 14, но внутренняя броневая противоминная переборка выдержала, хотя корабль и принял около 2 000 *т* воды. *Зейдлиц* получил легкий крен, но ход его не уменьшился, и в течение некоторого времени это повреждение не отразилось на его боеспособности. *Петард* пустил также торпеду в эскадренный миноносец *V-29* и потопил его. Около этого же времени был потоплен артиллерийским огнем эскадренный миноносец *V-27*.

Обе колонны больших кораблей отвернули от атаки эскадренных миноносцев, Битти — немного, Хиппер—резко. До этого момента немцы добились по меньшей мере 33 попаданий в британские корабли, а англичане не менее 15—16 в германские. На британских линейных крейсерах из 16 башен оставалось в действии 11, на германских из 22 — 17[1]. На 5-й эскадре все башни были исправны. Немцы находились в критическом положении: орудийные расчеты были утомлены, превосходство противника оставалось двойным; вдобавок освещение, которое до сих пор благоприятствовало Хипперу, могло измениться в любую минуту в пользу англичан, и тогда огонь последних (который по свидетельству немцев был хорош) тотчас стал бы более действительным, несмотря на плохое качество британских снарядов. Но в 16 ч. 33 м. британский легкий крейсер *Саутэмптон*, находившийся в разведке к *SO* впереди линейных крейсеров Битти сигнализировал последнему прожектором: „Линейные корабли на *SO*“, а в 16 ч. 38 м. повторил этот важный сигнал по радио: „Спешно. Вне очереди. Вижу неприятельский линейный флот, пеленг примерно *SO*, курс противника *N*. Мое место широта 56° 34′ *N*, долгота 6° 20′ *Ost*“.

Вдали можно было смутно рассмотреть подходивший 15-узловым ходом германский линейный флот, растянувшийся далеко на юг. Он шел сна-

[1] Повидимому, на *Лютцове* была выведена из действия 1 башня, на *Зейдлице*—1 и на *Фон-дер-Танн*—3.

чала на *NW*, а затем лег на *W*, чтобы отрезать англичанам путь отступления. В авангарде шло 7 мощных линейных кораблей типа *Кёниг (König)*, способных дать 22 узла, в центре — 8 более старых дредноутов типов *Остфрисланд (Ostfriesland)* и *Позен (Posen)* с флагманским кораблем флота *Фридрих-дер-Гроссе (Friedrich der Grosse)* во главе. Вследствие ошибок, почти неизбежных в море, место *Саутэмптона* оказалось переданным неправильно; ошибка достигала нескольких миль. Ошибка не имела значения для Битти, находившегося в зрительной связи с *Саутэмптоном,* но отозвалась на расчетах Джеллико, шедшего с Гранд-Флитом, заставив его предполагать, что германский флот находится на 6—7 миль восточнее, чем в действительности.

Чрезвычайно важное известие, что германский линейный флот в море и находится поблизости, заставило Битти в 16 ч. 40 м. дать сигнал всем своим кораблям повернуть на 16 румбов последовательно. Почти сейчас же вслед за этим с мостика *Ляйона* открылись германские линейные корабли, и в 16 ч. 45 м. Битти донес Джеллико через радиостанцию *Принсес Роял* (радиостанция *Ляйона* была выведена из действия): „Спешно. Вне очереди. Вижу неприятельский линейный флот, пеленг *SO*. Мое место широта 56°36′ *N*, долгота 6°04′ *Ost*“. Это донесение было получено на *Айрон Дьюке* (*Iron Duk*) в искаженном виде: „26 или 30 линейных кораблей, вероятно неприятельских, пеленг *SSO*, курс *SO*“. Но другие донесения не оставляли никаких сомнений в общем характере движения немцев и в том, что поблизости находится линейный флот противника. В 16 ч. 51 м. Джеллико донес Адмиралтейству, что столкновение флотов неизбежно.

Эскадренные миноносцы, оставшиеся от 9-й флотилии, храбро атаковали германский линейный флот и выпустили в него 10 торпед, чем прикрыли Битти в ответственный момент поворота его поврежденных линейных крейсеров на север. Во время этой смелой атаки погибли эскадренные миноносцы *Нестор* (*Nestor*) и *Номэд* (*Nomad*). С огромным риском для себя и замечательным упорством *Саутэмптон* продолжал поддерживать соприкосновение с германским линейным флотом[1], наблюдал за его движениями и построениями, правильно определил, что он идет в строю одной кильватерной колонны, и распознал головные корабли. Это был великолепный образец разведки, который можно сравнить с разведкой японских легких крейсеров перед Цусимой с той разницей, что с 16 ч. 45 м. *Саутэмптон* был под огнем тяжелых орудий отличных артиллеристов и, чтобы избегнуть верной гибели, должен был маневрировать, уклоняясь от каждого германского залпа. В такой обстановке можно было ожидать ошибок в определении места, вытекающих из неточности при трудной прокладке. Продолжая свою бесстрашную разведку, *Саутэмптон* до 17 ч. 50 м. непрерывно посылал донесения по радио; хотя ему и пришлось увеличить дистанцию до противника, но все это время он и другие корабли 2-й эскадры легких крейсеров служили мишенью для многочисленных тяжелых орудий и то, что они все же ушли, можно считать почти чудом.

Серьезная ошибка была допущена частью отряда Битти при повороте на обратный курс. 5-я эскадра линейных кораблей не повернула тотчас

---

[1] В подобных же условиях *Висбаден* был выведен из строя, прежде чем успел что-либо сделать, а *Честер* — жестоко поврежден.

на север, а еще 2 или 3 минуты продолжала итти на юг, сближаясь таким образом с германским линейным флотом и рискуя быть уничтоженной. Этот промах опять-таки объясняется недостатком совместной подготовки с линейными крейсерами и непониманием приемов управления Битти. Характерной чертой Битти было, что он требовал от своих подчиненных высокой степени инициативы и ожидал, что они будут действовать самостоятельно[1]. 5-я эскадра попала под сосредоточенный огонь германского линейного флота, и хотя 3 из ее кораблей (в том числе флагманский корабль *Бархэм*) получили тяжелые попадания и на *Бархэме* была разбита главная радиостанция, но никаких катастроф не произошло и ни одна башня не была выведена германскими снарядами из действия. Это испытание ясно доказало преимущество толстой брони. Немцы стреляли уже не так хорошо, как в начале боя, несмотря на то, что все преимущества продолжали оставаться на их стороне. Они добились около 17 попаданий; англичане, с гораздо меньшим числом кораблей, попали по меньшей мере 10 снарядами, из них несколькими 381-*мм*[2]. Вокруг британского концевого корабля *Малайа* (*Malaya*) падало по 6 залпов в минуту, в то время как управляющий ее огнем не видел германских кораблей и не мог действительным образом отвечать им; чтобы закрыться от града неприятельских снарядов было приказано стрелять на ближнюю дистанцию из 152-*мм* орудий, чтобы поднять завесу из высоких всплесков; но прежде чем это было выполнено, в *Малайю* попал снаряд, вызвавший сильнейший пожар кордита, которым были выведены из действия все 152-*мм* орудия правого борта и убито и ранено 102 чел.

Пламя поднялось выше мачт и вырвалось из полупортиков 152-*мм* орудий, но корабль не взорвался. Кроме того в крышу башни „X“ того же корабля попал 305-*мм* снаряд, но броню не пробил и серьезных повреждений не причинил.

---

[1] Однако действительность как в бою на Доггер-банке, так и в Ютландском бою свидетельствует с достаточной очевидностью об обратном, т. е. что флагманы и командиры эскадры Битти именно не были приучены действовать самостоятельно.—*Н. Н.*

[2] Вес этих снарядов был вдвое больше, чем самых тяжелых германских, а их разрушительное действие теоретически должно было быть больше в четыре раза.

Глава 8

Хууд подходит к месту боя. — Битти входит в соприкосновение с Джеллико. — Арбетнот и Хууд отбрасывают германскую завесу. — Незамеченный подход линейного флота Джеллико. — Задержка в развертывании. — Трудность развертывания. — Гибель *Дифенс*. — Взрыв *Инвинсибля*. — Развертывание британского линейного флота влево. — Смелый маневр Шеера. — Сильнейший огонь по немцам. — Неудачная попытка англичан сблизиться. — Шеер бросает в атаку линейные крейсера. — Битти просит помощи линейного флота. — Помощь запаздывает. — Британские эскадренные миноносцы отозваны.

Теперь британские линейные крейсера шли 25-узловым ходом на север или северо-запад, преследуемые всем германским флотом. С северо-запада и северо-востока приближалась помощь. В 16 ч. 06 м. Джеллико приказал 3-й эскадре линейных крейсеров под командой Хууда немедленно итти на поддержку Битти. Эта эскадра находилась примерно в 25 милях к востоку от Джеллико и шла на юг, имея впереди себя в дозоре легкий крейсер *Честер*. Хууд увеличил ход до 25 узл. В 15 ч. 59 м. Джеллико приказал линейным кораблям увеличить ход до 20 узл., а в 17 ч. 04 м. приказал своим легким крейсерам перестроиться в ордер для сближения с противником. Направление движения Хууда было как-будто таким, чтобы помешать германскому флоту отойти к Скагерраку без боя. На самом деле оно не было рассчитано на это и объяснялось ошибками счисления, допущенными обеими группами британского флота. Хууд приближался к немцам с северо-востока с 3 линейными крейсерами, завесой из 4 эскадренных миноносцев и легким крейсером *Кентербери* (*Canterbury*), шедшим на его восточном фланге.

В пространстве между большими кораблями противников продолжался бой между эскадренными миноносцами; 11-я германская полуфлотилия (3 больших эскадренных миноносца) выпустила безрезультатно 8 торпед в британские линейные крейсера и без труда была отогнана. Чтобы соединиться с Джеллико, Битти увеличил ход до предельного и на несколько минут вышел из боя, намереваясь обойти голову германской колонны. У немцев создалось впечатление, будто Битти окончательно отброшен. Примерно в это время огонь англичан нанес серьезные повреждения *Лютцову*, выведя из действия его главную и запасную радиостанции. *Дерфлингер* получил попадание в ватерлинию; на *Зейдлице* 2 башни, одна вслед за другой, были повреждены, и в каждой из них загоревшиеся огнеприпасы уничтожили всю или почти всю команду. Из 5 башен на *Зейдлице* осталось в действии только 2, причем

в одной из последних было подбито 1 орудие. На *Фон-дер-Танне* была разбита последняя башня, и корабль продолжал действовать только вспомогательной артиллерией. На германских линейных кораблях было 2 попадания в ватерлинию. Зато им неожиданно удалось довольно долго держать под огнем 4 британских линейных корабля 5-й эскадры, хотя последняя шла 25-узловым ходом, а немцы делали только 22—$22^1/_2$ узла. На британских кораблях предполагали, что германские корабли имеют фактически бо́льшую скорость, чем номинальная, в действительности же дело было в том, что они шли сходящимися курсами или по внутренней кривой.

На германских линейных крейсерах этот период боя вызвал сильный упадок морального состояния. Англичане стреляли и попадали с дистанций, на которых огонь германских кораблей был мало действителен. Кроме того условия освещения, которые до сих пор так благоприятствовали немцам, стали изменяться. В западной части горизонта заходящее солнце вышло из-за туч и около 17 ч. 30 м. начало слепить германских комендоров и наблюдателей, мешая им видеть, как ложатся их залпы. Кроме того немцы были разочарованы тем, что сильнейший огонь, сосредоточенный ими по 5-й эскадре линейных кораблей, дал, повидимому, такие небольшие результаты.

В 17 ч. 33 м. крейсер *Фалмут*, крайний к *N* из крейсеров Битти, увидел головной крейсер завесы Гранд-Флита *Блэк Принс*, и зрительная связь с силами Джеллико была, наконец, установлена. Однако на востоке и юго-востоке дым и мгла закрывали друг от друга противников.

Немцы до сих пор еще ничего не знали о силах противника, подходивших с северо-востока и северо-запада, а Джеллико ввиду ошибки при исчислении своего места и неправильных указаний места, данных крейсерами, находившимися с Битти, предполагал, что последний находится на 12 миль восточнее, чем в действительности. В 17 ч. 40 м. Битти возобновил огонь по линейным крейсерам, находившимся в голове германских сил. Изменение условий освещения немедленно сказалось: между 17 ч. 45 м. и 17 ч. 50 м. англичане добились 5 попаданий, немцы — ни одного. Теперь Битти шел на *NO* на пересечку курса германского флота. Его маневр был справедливо оценен Шеером, как блестяще задуманный и выполненный.

Вследствие поспешного преследования и полной уверенности в том, что Битти не получит помощи, германская линия пришла в некоторый беспорядок. Дредноуты оторвались от старых линейных кораблей, что заставило первые уменьшить ход сначала до 18, а затем до 15 узл. Скорость хода германских линейных крейсеров упала ввиду утомления кочегаров и засорения топок шлаком, который не выгребался с 15 час., и британские корабли, несмотря на свои повреждения, быстро уходили от противника.

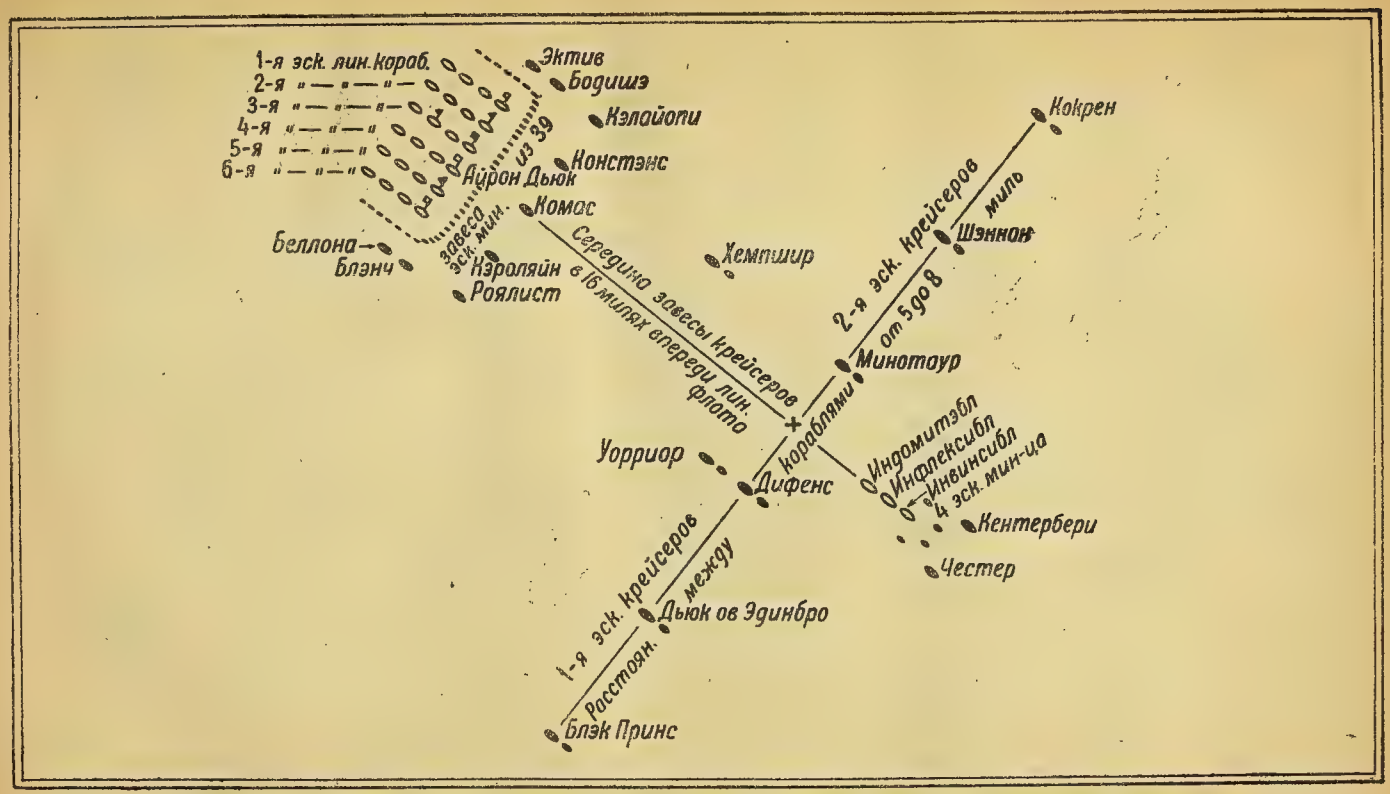
Примерно в то же время, как Битти вошел в соприкосновение с крейсерами Джеллико, крейсер *Честер*, шедший впереди эскадры Хууда, увидел блеск выстрелов и услышал грохот стрельбы в юго-западной части горизонта. Он повернул на этот блеск и сейчас же очутился под огнем 5 легких германских крейсеров новейшего типа и большого числа эскадренных миноносцев. Третьим залпом он был тяжело поврежден, но ему посчастливилось в конце концов выйти из боя с 3 подбитыми орудиями и 76 убитыми и ранеными.

Хууд сейчас же повел линейные крейсера на помощь *Честеру* и открыл огонь по германским кораблям. В 17 ч. 00 м. германский головной крейсер *Франкфурт (Frankfurt)* передал по радио известие, которое, вероятно, встревожило германский штаб: „Нахожусь под огнем линейных кораблей противника“, а через 1 минуту легкий крейсер *Висбаден (Wiesbaden)*, той же разведывательной группы, что и *Франкфурт*, донес, что не может управляться, и что машины его выведены из действия. В 17 ч. 46 м. Арбетнот на *Дифенс*, флагманском корабле первой крейсерской эскадры, шедшей завесой впереди линейных кораблей Джеллико, увидел на *SSW* сражающиеся корабли, идущие на *NO*, а в 17 ч. 50 мин. заметил *Висбаден*, по которому был открыт огонь крейсером *Уорьор (Warrior)* почти в ту же минуту, как его начали поражать 305-*мм* снаряды Хууда.

В 17 ч. 45 м. британские линейные корабли Джеллико подходили с северо-запада шестью параллельными колоннами, каждая из 4 кораблей, на интервалах между кораблями в 2 каб. (365 *м*) и в 1 милю между колоннами. Они все еще шли в так называемом „подготовительном строю“, тогда как германский флот был уже развернут. Обстановка впереди британской крейсерской завесы указывала на близость боя: в течение нескольких минут был слышен глухой непрекращающийся грохот, но видимость была так плоха, что почти ничего, кроме отдельных вспышек, как бы от стрельбы тяжелых орудий, видно не было. Офицеры линейных кораблей с беспокойством спрашивали себя, когда же Гранд-Флит начнет развертываться. Его приближение не было замечено Флотом Открытого моря, так как все внимание последнего было сосредоточено на таинственных кораблях, приближавшихся с северо-востока, которые в действительности были кораблями Хууда, а нападение Арбетнота и Хууда на головные германские крейсера совершенно расстроило германскую завесу. В 18 ч. 00 м., казалось бы, Джеллико представлялся удобный случай для сокрушительного удара огромными силами, неожиданно появившимися на поле боя.

Британская тактическая доктрина оказалась не на высоте требований обстановки. Невзирая на опыт Цусимы, где Того, несмотря на великолепную работу своих крейсеров, нашел необходимым перестроиться в последний момент и повернуть под огнем неприятеля, в Гранд-Флите, повидимому, предполагали, что курс, боевой порядок и строй противника можно будет точно определить до начала развертывания. В таком случае линейный флот расположился бы под прямым углом к направлению движения немцев и атаковал бы с наибольшим эффектом. Однако такие расчеты могли бы оправдаться, если бы обе части британского флота находились в тесной зрительной связи; но в действительной боевой обстановке, когда сбиты антенны и повреждены радиостанции, когда наблюдатели и штурмана подвергаются страшным сотрясениям от стрельбы тяжелых орудий и разрывов неприятельских снарядов, а весь район боя окутан мглой и дымом, — эти расчеты легко сводятся к нулю.

Впоследствии Битти осуждали за то, что он не сообщил Джеллико точного курса и положения германского линейного флота, хотя радиостанция Адмиралтейства примерно с 16 час. сообщала точные места последнего по данным радиопеленгаторных станций и хотя крейсера Битти непрерывно посылали донесения, которые давали возможность ориентироваться, даже если в них и содержались ошибки. Из этого



Карта 15. Ютландский бой. Походный порядок (approach formation) главных сил британского флота[1].

[1] По причине плохой видимости не был точно соблюден.

можно сделать вывод, что тактика, требующая для развертывания в боевой порядок предварительного точного знания курса и места противника, непригодна в обстановке большого эскадренного сражения. Она не учитывает реальной боевой обстановки.

Из адмиралов Гранд-Флита Стэрди, пользовавшийся репутацией хорошего тактика, полагал, что лучше всего было бы развернуться, подходя к району боя в расчете на то, что флагманы на одном из флангов возьмут на себя инициативу сближения с противником. Сам Стэрди находился в центре, близко к Джеллико, и потому не мог действовать самостоятельно.

Далее он считал, что развертывание вправо было бы выгоднее, так как в этом случае 5-я эскадра линейных кораблей и крейсера Битти оказались бы в удобном положении для прикрытия развертывания. Правда, развертывание вправо привело бы к бою на встречных курсах, но оно облегчило бы сокрушительную атаку на старые линейные корабли, шедшие в хвосте колонны Шеера, и вынудило бы германские дредноуты итти им на помощь. Таким образом обычно нерешительный бой на встречных курсах здесь давал шансы на достижение решающего результата. Но, чтобы такое развертывание дало большие результаты, оно должно было бы начаться в 18 ч. 00 м. или даже раньше. Этого не случилось, и Битти вынужден был полным ходом пройти перед фронтом всего флота, чтобы занять свое место и выгодную тактическую позицию.

В это время германские эскадренные миноносцы вступили в ожесточенный бой с 4 эскадренными миноносцами Хууда, которые так энергично пошли в атаку, что немцы приняли их за завесу Гранд-Флита. Соотношение сил сложилось очень неблагоприятное для британских миноносцев, и германские миноносцы легко отбили их, потопив при содействии своих легких крейсеров эскадренный миноносец *Шарк* (*Shark*) и тяжело повредив *Экасту* (*Acasta*). Насколько можно судить по опубликованным сигналам, германским эскадренным миноносцам и крейсерам не удалось точно определить и донести Шееру число и класс британских кораблей, с которыми они вошли в соприкосновение.

Быстрое движение Битти по направлению на *Ost* и внезапное появление Хууда поставило немцев в такое опасное положение, что Джеллико получил возможность развернуться почти без помехи, и в 18 ч. 15 м. был, наконец, поднят флажный сигнал развернуться влево (т. е. на *Ost*) и, развернувшись, лечь на курс *SOtO*. Германская официальная история справедливо замечает, что результат появления 3 кораблей Хууда показывает возможности эскадр, маневрирующих независимо от главных сил.

Ввиду запоздания приказа о развертывании и большого числа кораблей, которыми приходилось маневрировать, вначале возникло немало затруднений и путаницы; когда сигнал был, наконец, поднят, немцы уже успели пристреляться по некоторым кораблям линейного флота. Завеса крейсеров оказалась слишком близко к линейным кораблям, отчасти из-за мглы и плохой видимости, отчасти из-за тихоходности некоторых крейсеров завесы по сравнению с линейными кораблями, отчасти же из-за того, что близость Битти и немцев затруднила ей отход в сторону.

Густой дым легких крейсеров, старых броненосных крейсеров и эскадренных миноносцев, которые спешили отойти, чтобы не загораживать

обстрела линейным кораблям, смешивался с дымом 4 крейсеров Битти, на одном из которых был пожар и которые шли на *Ost*, чтобы занять свое место в авангарде британской линии.

Во время этого маневра Битти очень близко сошелся с броненосным крейсером *Дифенс* и даже должен был изменить курс, чтобы не столкнуться с ним. *Дифенс* стрелял по *Висбадену* и другим германским легким крейсерам, шедшим в голове боевого порядка германского флота и, очевидно, во мгле и дыму не заметил приближавшихся больших германских кораблей. В 18 ч. 18 м. по нему и крейсерам *Уориор* и *Блэк Принс* открыли огонь германские крейсера *Лютцов*, *Гросер*, *Курфюрст*, *Маркграф*, *Кронпринц* и *Кайзер*, причем *Лютцов* — с дистанции всего 35 каб. Было видно, как в *Дифенс* попали один вслед за другим 2 залпа, под его носовой башней показалось море огня, затем вверх вырвался столб пламени, черного дыма и масса обломков. В этой катастрофе погибли адм. Арбетнот и весь личный состав крейсера. В *Уориор* попало по крайней мере 15 тяжелых снарядов, один из которых проник в левое машинное отделение и разорвался в центральной переборке. В главной палубе вспыхнул сильный пожар, и только по странной случайности *Уориор* избежал судьбы *Дифенс*.

Когда Гранд-Флит начал развертываться влево, вопреки ожиданиям командующего 5-й эскадрой линейных кораблей, последней пришлось вступить в хвост колонны Гранд-Флита. Для этого адм. Эвен Томас должен был повернуть свою эскадру влево и во время этого поворота она довольно значительно сблизилась с германским линейным флотом. При повороте на линейном корабле *Уорспайт (Warspite)* заклинило руль, и корабль круто покатился вправо, едва не столкнувшись с линейным кораблем *Вэлиент* (*Valiant*). Прежде чем рулевой привод был исправлен *Уорспайт* описал большую циркуляцию по направлению к немцам и прошел между крейсером *Уориор* и германскими линейными кораблями, причем оказался под сильным сосредоточенным огнем 6 дредноутов. В него попало семь 305-*мм* снарядов, но он выдержал это испытание. Однако повреждения его были таковы, что он не мог дать больше 16 узл. и с трудом управлялся. Он получил приказание итти в Розайт; это был первый британский линейный корабль, выведенный из строя. Во всяком случае его вмешательство отвлекло огонь от *Уориора* и дало этому крейсеру возможность уйти. *Блэк Принс* находился поблизости от *Уориора* и также смог отойти. Какие повреждения он получил, осталось неизвестным, так как в ту же ночь он погиб со всем личным составом.

Британскому флоту было суждено испытать еще одну большую катастрофу. Хууд быстро подходил с востока на соединение с Битти, и в 18 ч. 20 м. повернул и вступил в голову остальных линейных крейсеров. Его 3 корабля избежали торпед, выпущенных по ним германскими эскадренными миноносцами, в 18 ч. 20 м. они открыли огонь по головному германскому линейному крейсеру—повидимому *Лютцову*; дистанция уменьшилась до 40 каб. (ок. $7^1/_2$ *км*). Огонь *Лютцова* был слаб, бак его был в огне. В 18 ч. 30 м. по метко стрелявшему линейному крейсеру *Инвинсибл* открыли огонь с дистанции 50 каб. (ок. 9 *км*) *Дерфлингер* и *Лютцов* и потопили его. Сначала снаряды попадали в корму, затем залп попал вблизи башни „Q“ в очень уязвимое место в средней части британских линейных крейсеров. Крыша башни „Q“ была снесена со-

Карта 16. Ютландский бой. Начало развертывания главных сил британского флота.

вершенно[1], после чего немедленно произошли сильнейшие взрывы, такие же как на *Индефатигэбле*, *Куин Мэри* и *Дифенсе*, корабль переломился пополам, и, когда пламя и дым исчезли, на месте осталось только 6 чел., плававших на плоту. Адм. Хууд погиб вместе со своим флагманским кораблем — это был второй британский адмирал, погибший в этот день. Обе оконечности большого линейного крейсера в течение некоторого времени еще были видны над водой, и его остов впоследствии послужил ориентировочным пунктом для установления места во время сражения.

Развертывание Джеллико, хотя и запоздало и было произведено влево, а не вправо, все же поставило британский линейный флот в определенно выгодное положение. Джеллико объяснял свое опоздание тем, что из-за мглы и дыма было трудно и даже совершенно невозможно определить, где находится германский линейный флот, так как вспышки выстрелов опоясали полгоризонта. Он решил развертываться влево по направлению от противника по двум соображениям. На его правом фланге находилась 1-я эскадра линейных кораблей, состоявшая из самых старых, слабо забронированных дредноутов. Он также предполагал, что со стороны правого фланга находятся большие германские торпедные силы, и опасался в случае развертывания в эту сторону попасть под массовую атаку эскадренных миноносцев. В действительности же немцы были не особенно близко, никаких эскадренных миноносцев на дистанции торпедного залпа не было, зато имелись 3 сильные корабля Томаса с неповрежденной артиллерией, которые могли усилить голову колонны, если бы Джеллико повернул вправо. Это был один из случаев, когда решительное, чрезвычайно энергичное нападение могло бы дать ценные результаты. Что же касается опасности, что германский флот пересечет курс британскому (соображение, также выдвигавшееся в пользу развертывания влево), то этого можно было бы избежать простым маневром, хорошо известным всем британским офицерам; гораздо больше вероятий было, что британскому флоту удастся пересечь курс германскому.

Прежде чем развертываться, британский линейный флот несколько уклонился к *S*, и в 5-й дивизии 1-й эскадры линейных кораблей был поднят сигнал: „Помните традиции славного 1 июня, отомстите за Бельгию“. Развертываясь влево, флот образовал кильватерную колонну, направленную примерно на *NO*, а затем эта колонна повернула последовательно на *SOtO*. Несмотря на дым и туман в южном направлении, видимость была благоприятна для англичан. Как это ни странно, но Шеер даже и теперь не имел точного представления ни о силах, ни о расположении англичан. Первый неясный намек на их присутствие имелся в сообщении с головного эскадренного миноносца 5-й флотилии в 18 ч. 25 м.: „По показаниям пленных с эскадренного миноносца *Номэд* вблизи находятся 60 больших кораблей, в том числе 20 новых линейных кораблей и 6 линейных крейсеров“.

За этим тревожным донесением в 18 ч. 36 м. последовал сигнал Шеера повернуть всем вдруг на 16 румбов, так что концевой корабль становился головным. Это — маневр, который, по словам Шеера, постоянно

---

[1] Как и на *Ляйоне*, на котором часть крыши осталась на палубе. Вероятно было попадание и в носовую башню, так как и из нее вырвался столб пламени.

Карта 17. Ютландский бой. Строй главных сил британского флота после развертывания.

практиковался в его флоте, придавал германскому боевому порядку гибкость, которой совершенно не было у британской колонны. И теперь он был блестяще выполнен при самых неблагоприятных обстоятельствах, причем Шеера не удержало даже и то, что после поворота в голове оказались старые броненосцы. Редко когда флотоводец позволял себе такие вольности или рисковал так, не имея представления о силах противника, действовавшего против него. Маневр немцев не был замечен британским флотом, может быть потому, что в нем считалось невозможным повернуть таким образом большое число кораблей.

Около 18 ч. 25 м. строй 24 линейных кораблей Гранд-Флита представлял собою перевернутое „L". Ход был уменьшен до 14 узл., корабли местами скучились, но это не было заметно немцам; несколько кораблей стреляло не без успеха. Германские артиллеристы не видели никаких целей, кроме блеска орудийных выстрелов, опоясавших всю северную половину горизонта от *W* до *Ost*.

Лютцов получил еще несколько попаданий, и в 18 ч. 35 м. вышел из строя. Головной корабль германской 3-й дивизии *Кёниг* получил 4 тяжелых попадания, а *Маркграф* — одно, эскадренный миноносец *V-48*, очутившийся между двумя боевыми линиями, был поврежден и выведен из строя тяжелым британским снарядом и позже затонул со всем личным составом. Находившийся также между обоими флотами *Висбаден* горел ярким пламенем и обстреливался многими британскими линейными кораблями, но зато отвлекал на себя их огонь от более важных целей в германском боевом порядке.

Для британского линейного флота пришло время вступать в дело, но он не шел на сближение с противником. Во время поворота своего флота германские эскадренные миноносцы, повидимому—по собственной инициативе поставили дымовые завесы, затруднившие британскому командованию управление эволюциями и огнем. Германские линейные крейсера, находившиеся на восточном фланге германского строя, были в плачевном состоянии. *Лютцов* в сущности представлял собою плавучую мишень для британских кораблей, хотя все еще мог держать 15-узловой ход. *Дерфлингер*, во время короткого перерыва в огне англичан, должен был остановиться на 2 минуты, чтобы убрать противоторпедные сети, которые повисли за кормой и грозили намотаться на винты. *Зейдлиц* был жестоко поврежден, на *Фон-дер-Танне* ни одно тяжелое орудие не могло стрелять, и только *Мольтке* был еще в сравнительно боеспособном виде. Вскоре после 19 час. Хиппер перенес на него свой флаг, но пока ему удалось это сделать, линейные крейсера довольно долго вел *Дерфлингер*, не имея никаких средств для быстрой связи.

Если бы англичане сблизились с противником, если бы были проявлены энергия и инициатива, какие, например, проявил Нельсон в сражении у Сен-Винсента, кто знает, не одержал ли бы британский флот блестящую победу? Но длинная, негибкая, плохо поддающаяся управлению линия британских кораблей, продолжала итти на *SOtO* в то время как немцы уходили на *SW*. В тумане и мгле английские командиры шли наощупь, отыскивая немцев. Трудность сохранения в таких условиях соприкосновения с сильным противником, ведущим меткий огонь, не требует пояснений. 3 британских линейных крейсера были уже потоплены, 3 другие крейсера[1] были выведены из строя при попытках

[1] *Дифенс, Уориор* и *Честер*.

поддержать соприкосновение с противником. Чтобы довести дело до решительного сражения, оставалось одно — энергично итти с линейными кораблями на сближение, следуя принципу Трубриджа: „Пусть слабейший отражает удары". Уже приближался вечер, светлого времени оставалось только 2 часа; а Джеллико был твердо убежден, что британский флот ни при каких обстоятельствах не должен рисковать вступать в ночной бой, так как его тактическая подготовка к ночным действиям была значительно ниже, чем у немцев. Итак, каждая минута была дорога.

В 18 ч. 44 м. Джеллико приказал флоту изменить курс дивизиями на *SO*. Он еще не получил сведений о том, что немцы идут теперь на *W*, и таким образом этот поворот не привел к сближению с противником. Крейсер *Фалмут* прошел в 30 каб. (ок. $5^1/_2$ *км*) от германских линейных крейсеров, в то время как они вели бой с Хуудом, и видел, как они повернули на *W*, но не донес об этом, пока Битти сам не запросил о них в 18 ч. 40 м. Никто больше не видел, как они повернули, хотя между 18 ч. 30 м. и 18 ч. 45 м.[1] некоторые германские линейные корабли могли быть замечены на *SSW*, а в 18 ч. 54 м. Джеллико изменил курс к *S*.

6-я германская торпедная флотилия, находившаяся в распоряжении адм. Хиппера, пошла в атаку на линейные крейсера Хууда и около 18 час. выпустила в них 5 торпед. Вслед за ней подходила 9-я флотилия, выпустившая 3 торпеды. За ними последовал *Регенсбург* с комодором Хейнрих, который, приказав подходившей 2-й флотилии следовать за собой, повел ее против британских эскадренных миноносцев *Шарк* и *Экаста*. Вскоре пошла в атаку и 3-я флотилия, увидевшая эскадру Хууда, но в 18 ч. 39 м. Михельсен приказал ей отойти. Возможно, что это было счастьем для англичан, так как около 18 ч. 55 м. на *Ляйоне* испортился гирокомпас и линейные крейсера Битти ненамеренно описали полный круг. После этого поворота *Индомитэбл* и *Инфлексибл* вступили в строй в хвост колонны 4 крейсеров Битти.

3-я германская флотилия выпустила несколько торпед по британским линейным кораблям, но торпеда, которая в 18 ч. 57 м. попала в британский линейный корабль *Мальбро* (*Marlborough*), вероятнее всего была выпущена *Висбаденом*[2], который все еще был на плаву. Торпеда попала в *Мальбро* под носовым мостиком, повреждение было серьезно: вышли из строя дизельное и насосное отделения; 2 чел. были убиты. Корабль получил крен в 7° на правый борт, но хотя взрыв произошел в самой уязвимой части его корпуса, он все же мог итти 17-узловым ходом, действовать артиллерией и держаться в строю. В 19 час. Шеер послал 3 эскадренных миноносца к *Висбадену*, чтобы снять с него команду. В то же время он вторично повернул свои линейные корабли „все вдруг" вправо и лег на обратный курс. Так как, согласно германской официальной истории, Шееру до этих пор еще не было известно о присутствии всего Гранд-Флита, и он узнал об этом только в 19 ч. 32 м.[3], то он мог рассчитывать этим смелым маневром внести замешательство в ряды противника и спасти *Лютцов* и *Висбаден*. Он шел теперь на *ONO*, имея впереди 4 линейных крейсера, которые еще сохраняли способность маневрирования.

---

[1] „Jutland Despatches", стр. 65, 71, 73, 84, 89, 99.
[2] Может быть, она была выпущена эскадренным миноносцем *V-48*.
[3] Nordsee, ч. V, стр. 332.

Около 19 час. британский легкий крейсер *Саутэмптон*, который так неуклонно и успешно следил за немцами, сообщил свое место и донес, что он видит германский линейный флот, идущий на *OSO*. Так как британский линейный флот шел на *S*, то это означало, что германский флот шел прямо на середину британской линии; таким образом англичанам еще раз представлялась возможность дать решительный бой. Германские линейные корабли открыли сильный огонь по *Саутэмптону* и заставили его отойти, но вскоре после 19 час. германские линейные корабли и крейсера были замечены британским линейным флотом, который открыл по ним огонь. В 19 ч. 14 м. Шеер приказал германским линейным крейсерам, в голове которых шел *Дерфлингер*, сблизиться с англичанами и атаковать их; 23-узловым ходом они двинулись туда, где по их предположению находилась голова британской колонны. На самом же деле они шли к середине колонны британских линейных кораблей; в то же время видимость внезапно изменилась для них к худшему, так как они очутились на светлом участке моря. По ним был сосредоточен жестокий продольный огонь.

В обе кормовые башни *Дерфлингера* быстро один за другим попали два 381-*мм* снаряда (вероятно с *Ривендж*) [1]; в обеих загорелись огнеприпасы, и почти весь личный состав обеих башен (свыше 150 чел.) погиб в пламени, которое поднялось высотой с дом. Густые клубы дыма проникли и в другие помещения корабля. Одно попадание заклинило броневую дверь боевой рубки открытой, другое закрыло ее. С корабля поднимался такой густой дым, что англичане потеряли его из виду. Приняв 3 000 *т* воды и сохранив только 2 тяжелых орудия, которые еще могли стрелять, *Дерфлингер* вышел из строя. *Зейдлиц* получил попадание в кормовую башню и пробоину в корпусе. На *Фон-дер-Танн* тяжелый снаряд попал в кормовую боевую рубку, убил и ранил всех находившихся в ней и разрушил вентиляционные шахты машинного отделения правого борта, вследствие чего оно наполнилось дымом и газами.

Положение англичан было теперь чрезвычайно благоприятным. По словам германской официальной истории, немцы не видели противника, в то время как частый и точный огонь англичан причинял им большие потери. Но в этот критический момент выход 3 германских эскадренных миноносцев, шедших снимать команду с *Висбадена*, заставил отвернуть британские корабли северо-западного фланга колонны. В 19 ч. 22 м. и в 19 ч. 25 м. Джеллико приказал отвернуть на 4 румба (45°) от немцев, так как показались другие германские миноносцы, идущие на англичан, и он предположил, что, согласно своей тактике, немцы собираются предпринять массовую торпедную атаку.

В это время колонна германских кораблей пришла в беспорядок, скучилась и не была в состоянии стрелять по англичанам. *Кёниг* получил попадание в третью башню, в *Гросер Курфюрст* в течение 2 минут попало не меньше 4 снарядов — один из них 381-*мм*, на *Гельголанде* большой осколок брони диаметром 450-*мм* был вдавлен внутрь. В 19 ч. 18 м. Шеер сделал сигнал своим жестоко пострадавшим кораблям снова сделать „поворот все вдруг“, и таким образом в третий раз произвел маневр, который Джеллико отвергал как неосуществимый в присут-

---

[1] „Jutland Despatches“, стр. 85.

ствии противника. Оценив опасность положения своего флота, линейный корабль *Кёниг* поставил густую дымовую завесу между линиями британских и германских кораблей. Однако Битти снова вошел в соприкосновение с германским авангардом, достиг попаданий в *Маркграф* и *Кайзер*, но не причинил им больших повреждений.

Выход Флота Открытого моря из боя был прикрыт атаками эскадренных миноносцев, обеспечившими его отход на *W*. По британским линейным крейсерам было выпущено много торпед, но все безрезультатно. Немцы стреляли с очень большой дистанции и, хотя оказались под огнем крупной артиллерии Гранд-Флита и некоторые из эскадренных миноносцев получили попадания, погиб только один *S-35*, в середину которого попал тяжелый снаряд.

3 эскадренных миноносца, посланные снять команду с *Висбадена*, отошли под огнем, не выполнив задания. Около 19 ч. 26 м. навстречу германским эскадренным миноносцам двинулась 11-я британская торпедная флотилия и отогнала их последние остатки. Но атака немцев достигла своей цели: в 19 ч. 30 м. большие германские корабли скрылись в дыму от наводчиков Гранд-Флита.

Положение Шеера все же оставалось очень серьезным. В 19 ч. 32 м. ему донесли с 18-й торпедной полуфлотилии, что к юго-востоку и к северо-востоку от него находятся большие британские корабли, и тогда ему, наконец, стало ясно, что против него—весь Гранд-Флит. Он решил, что план англичан заключается в том, чтобы заставить его отойти к западу, ночью атаковать эскадренными миноносцами и тем еще более оттеснить к западу, чтобы на следующее утро при дневном свете атаковать его всеми своими силами, сосредоточенными для второго боя. Положение было таково, что могло подавить более слабого духом командующего, но громадным достоинством Шеера было, что он не давал запугать себя картинами опасностей, угрожавших его флоту. Он принял самое смелое решение.

В 19 ч. 40 м. *Лайон* донес, что немцы находятся от него в 10—11 милях к *SWtW*, после чего Джеллико лег на *SW*, чтобы отрезать Флот Открытого моря от его баз, и отозвал свои эскадренные миноносцы. За несколько минут до того он приказал 4-й эскадре легких крейсеров, которая преследовала германские эскадренные миноносцы в западном направлении, не подходить слишком близко к германскому линейному флоту. Относительно места последнего в это время не могло быть больших сомнений, хотя в 19 ч. 45 м. *Саутэмптон*, крайний на северном фланге британского флота, донес, что в 19 ч. 15 м. неприятель „выделил неустановленное число кораблей неизвестных классов, которые идут на *NW*“. Это несомненно был замеченный *Саутэмптоном* третий поворот германского флота „все вдруг“, который он выполнил под прикрытием линейных крейсеров Хиппера. Кроме того в 19 ч. 44 м. Битти, находившийся на южном фланге британского флота, еще раз донес о местонахождении и курсе германского флота, добиваясь того, чтобы Гранд-Флит повернул больше к *W* на сближение с Шеером.

В 19 ч. 45 м. Битти передал по радио Джеллико: „Спешно. Рекомендую авангарду линейных кораблей следовать за линейными крейсерами. Мы сможем тогда отрезать весь линейный флот противника.“ Сигнал оставался без ответа до 20 ч. 14 м., когда Джеллико приказал 2-й линейной эскадре следовать за линейными крейсерами. Она не сделала этого раньше

по собственной инициативе, как можно было бы ожидать, а теперь в 20 ч. 14 м. линейные крейсера скрылись в вечерней мгле. Теперь еще раз представилась возможность нанести решительный удар. Германский флот перестроился в 3 колонны: линейные крейсера на востоке — ближе всего к англичанам; 16 дредноутов — в центре; западнее, несколько впереди обеих других колонн, шли 6 старых линейных кораблей. Немцы шли теперь на *S*, быстро сближаясь таким образом с британскими линейными крейсерами, подходившими с *Ost*'а под прикрытием 3-й эскадры легких крейсеров, образовавшей завесу. В 20 ч. 19 м. флагманский корабль этой эскадры *Фалмут* донес, что видит цеппелин. Это был *L-14*, который пролетел над районом сражения между обоими флотами, но донес, что ничего не видел и не слышал, — странный пример ненадежности воздушной разведки. В этот период боя линейный корабль *Херкюлес (Hercules)* также доносил о том, что видит цеппелин.

В 20 ч. 17 м. британские легкие крейсера столкнулись с германскими, а примерно в то же время 4-я эскадра легких крейсеров (которая могла бы непрерывно поддерживать соприкосновение с противником, если бы не была отозвана) встретила несколько германских эскадренных миноносцев, которых погнала перед собой. В 20 ч. 26 м. во время преследования крейсер *Келайопи (Calliope)* внезапно увидел в тумане 3 германских дредноута и, прежде чем успел уйти, получил 5 попаданий, причинивших ему довольно серьезные повреждения, и потерял 19 чел. Он выпустил торпеду в головной германский корабль типа *Кайзер* с дистанции 32,5 каб. (ок. 6 *км*), но промахнулся.

Между тем Битти еще раз вступил в бой с германскими линейными крейсерами и, вероятно, смог бы уничтожить их окончательно, если бы вблизи были линейные корабли, которые поддержали бы его. Из 48 тяжелых орудий на 6 кораблях Битти 8 были выведены из действия и оставались исправными 40. На германских кораблях в действии оставалось только 16 или 18 из 36. Кроме того сильно поврежденные *Дерфлингер и Зейдлиц* имели чрезмерно большую осадку [1]. Атака англичан была совершенно неожиданна для немцев.

Зейдлиц и Дерфлингер получили по несколько попаданий и новые серьезные повреждения и поспешно отошли в хвост линии старых линейных кораблей, которые очутились теперь лицом к лицу с британскими линейными крейсерами. До известной степени они были поддержаны огнем германских дредноутов, находившихся далеко позади них.

В этом коротком бою старые германские корабли пострадали так сильно, что немедленно вышли из боя. Никакой поддержки со стороны линейных кораблей британские линейные крейсера в этой короткой схватке не получили. Темнело — видимый заход солнца был в 20 ч. 19 м., но в этих широтах темнота наступает не ранее 21 час. Ввиду значительного расстояния между линейными крейсерами и 2-й эскадрой линейных кораблей последняя не только не смогла принять участия в бою, но даже создала помеху действиям британских легких крейсеров и эскадренных миноносцев.

В 21 ч. 05 м. легкий крейсер 4-й эскадры *Керолайн (Caroline)* донес 2-й британской линейной эскадре, что старые германские линейные

---

[1] О повреждениях линейных крейсеров *Дерфлингер* и *Зейдлиц* см. дальше стр. 179—180.—*Н. Н.*

корабли находятся в 40 каб. (ок. $7^1/_2$ *км*), выпустил в них 2 торпеды и сделал сигнал эскадренным миноносцам атаковать их. Но в 21 ч. 06 м. с линейного корабля *Кинг Джордж* ему был сделан отменительный сигнал, на том основании, что корабли британские, и хотя почти сейчас же это было опровергнуто, возможность была упущена. Это были почти наверное линейные крейсера Хиппера. Несомненно британских командующих удерживала мысль об ужасных последствиях возможной ошибки, но у британских легких крейсеров был хороший флагман, и вмешательство в его действия оказалось весьма неудачным, особенно после того, как британские линейные корабли упустили случай быстро сблизиться с противником[1] после призыва Битти. Атака поврежденных крейсеров Хиппера свежими силами мощной 2-й линейной эскадры дала бы немедленные результаты. Ввиду того что британский линейный флот упустил возможность сблизиться и открыть огонь, командующий торпедными силами Хоксли на *Касторе* (*Castor*) решил не атаковать немцев, так как было еще недостаточно темно для атаки без поддержки огня флота. Около 21 час. на северном фланге британского боевого порядка германские эскадренные миноносцы слабыми силами атаковали 5-ю эскадру линейных кораблей, но были отбиты без особых затруднений.

[1] Сравни с сигналом, отозвавшим *Кастор* около 19 ч. 40 м., когда он готовился атаковать с эскадренными миноносцами (Фосет и Купер, 1-е издание, стр. 202). Это распоряжение исходило от Джеллико.

Глава 9

Опасное положение германского флота. — Отказ англичан от ночного боя. — Использование британских эскадренных миноносцев для обороны. — Гибель *Фраунлоб*. — Столкновение германских линейных кораблей с британскими эскадренными миноносцами. — Гибель *Блэк Принса*. — Германский флот проходит позади британского. — Потопление *Лютцова* его экипажем. — Последнее соприкосновение. — Уход немцев в свои базы.

В 21 ч. 01 м. британский флот повернул на *S* и перестроился в ночной ордер — в линию кильватерных колонн по дивизиям, с интервалами в 1 милю между дивизиями, для поддержания тесной связи. Англичане все еще находились к востоку от немцев, имея линейные крейсера к юго-западу от линейных кораблей, а эскадренные миноносцы — в хвосте. Положение англичан позволяло им помешать германскому флоту дойти до протраленных фарватеров, которые вели через минные поля Гельголандской бухты в его базы. Таких фарватеров было три. Два выводили в открытое море к югу от Хорнс-Рифа, но доступ к обоим был прегражден британским флотом. Третий пролегал далеко, вдоль северного побережья Голландии, так что его использование представлялось мало вероятным. Оставались Скагеррак и Малый Бельт, но было сомнительно, чтобы германский флот, связанный тихоходными кораблями типа *Дейчланд*, выбрал этот маршрут, а если бы он все-таки пошел им, его мог преследовать и настичь британский флот.

Фарватеры Гельголандской бухты были приблизительно известны Адмиралтейству и командованию британского флота. В эту ночь быстроходный британский минный заградитель *Эбдиел* должен был поставить 80 мин в западном из обоих фарватеров в 25 милях к югу от плавучего маяка Хорнс-Риф. Далее, 3 британским подводным лодкам было приказано занять позицию у входов в эти фарватеры для атаки германского флота в случае, если бы он отходил этим путем. Британские мины были все еще слишком неудовлетворительны, чтобы серьезно повредить германские дредноуты.

Успех всех этих мер по захвату германского флота в ловушку в конечном счете зависел от готовности англичан вступить с немцами в бой, в случае их попытки прорваться. Но этой готовности не было. После сражения Джеллико заявил, что организация германского флота для действий ночью была очень хороша, система опознательных сигналов превосходна (в то время как у англичан она была „равна нулю“), прожектора лучше и приемы ночной стрельбы весьма действительны. Джеллико добавляет, что он с самого начала был против ночного боя

между большими кораблями „как могущего привести к катастрофе, вследствие, во-первых, присутствия большого числа эскадренных миноносцев, а во-вторых, трудности отличить ночью свои корабли от неприятельских. Кроме того исход ночного сражения при современных условиях в весьма значительной степени есть дело случая". Поэтому, чтобы проскочить мимо больших кораблей, германскому флоту стоило только смело итти на англичан.

Если командующий флотом одного из противников решает ни при каких условиях не вступать в ночной бой, то он находится в явно невыгодных условиях. Командующему, который, попав в трудное положение, готов рискнуть, остается только ждать до темноты, и он сможет уйти, даже если уступает противнику в силе.

Каковы причины недочетов подготовки британского флота, о которых упоминает Джеллико, и почему они не были изжиты за 2 года войны,— это является вопросом, на который не пролил света ни один из опубликованных документов. Конечно германские приемы ночной стрельбы были неизмеримо выше британских: как только неприятельский корабль был обнаружен, орудия и прожектора одновременно направлялись на него наблюдателем с поста управления. Возможно, что уничтожение *Блэк Принса* отчасти объясняется этим.

Некоторые источники упоминают, что Битти был против ночного сражения, да и большинство командующих избегает ночных боев по соображениям общего характера. Но следует отметить, что в своем донесении Битти приводит 3 причины, почему он не вступил в бой около 20 ч. 40 м., а именно: его линейные крейсера были далеко от линейного флота, они были повреждены (3 из них тяжко пострадали), наконец — германский флот был сосредоточен. Здесь ничего не говорится против ночного боя, когда свой флот сосредоточен и не пострадал в предшествующем дневном бою. Донесение вполне разумно высказывается против атаки мощного противника более слабыми кораблями в бою на ближней дистанции, где решающими факторами являются артиллерия и броневая защита (линейный крейсер по крайней мере на 20% слабее в смысле вооружения и на 30% в смысле бронирования, чем линейный корабль того же водоизмещения и равноценного типа).

Эти соображения одинаково справедливы и для ночного и для дневного боя, если только нельзя получить какого-нибудь большого тактического преимущества над противником, например—сосредоточением огня по его головным или концевым кораблям, пойдя на пересечку его курса.

Другой причиной отказа от ночного боя выставлялось преимущество немцев в торпедном вооружении; но, если это было правильно в отношении британских больших кораблей, которые имели более слабое торпедное вооружение, чем соответствующие германские корабли, то вообще у англичан было больше торпедных сил и торпед. Британские флагманы предполагали, что в операции участвуют германские подводные лодки: о них неоднократно упоминается в британских донесениях, но ночью подводные лодки не могут отличить своих от врагов, и их применение могло быть только незначительным. Дневной бой, конечно, не способствовал поднятию доверия к торпеде. Правда, британскому командованию не было известно, что *Зейдлиц* продолжает итти с Шеером,

несмотря на повреждение, причиненное ему торпедой, но оно знало, что поврежденный *Мальбро* идет со скоростью 17 узл. Мин обнаружено не было, да и трудно было предположить, чтобы немцы могли поставить их в водах, где они сами же должны были маневрировать, и с кораблей, ведущих бой под сильным огнем противника.

Приказы, отданные британским эскадренным миноносцам, носили чисто оборонительный характер. В 21 ч. 27 м. им было приказано занять место в 5 милях позади линейного флота. Они не получили приказания атаковать германский флот и не были поставлены в известность ни о его местонахождении, ни об общей обстановке; им даже не было приказано поддерживать соприкосновение с противником. Этот сигнал был принят и германской радиостанцией в Неймюнстере, но его расшифровывали дольше, чем в британском Адмиралтействе читали подобные же перехваченные германские сообщения, так что, вопреки распространенному в Великобритании мнению, эти сведения не дошли до Шеера во время, и он не мог ими воспользоваться. Так, по крайней мере, заявляет германская официальная история [1], которая утверждает, что Шеер не имел ни малейшего представления о том, что он идет в центр расположения британских миноносцев. Во всяком случае он выбрал самый смелый курс и решил итти прямо на Хорнс-Риф, рассчитывая отбить торпедные атаки мощным огнем своих линейных кораблей.

Придерживаясь мнения, что наилучшей обороной является энергичное наступление, Шеер приказал своим торпедным флотилиям ночью атаковать англичан. Этот приказ был перехвачен англичанами и через Адмиралтейство передан Джеллико. Но распоряжение воздушным силам произвести разведку около Хорнс-Рифа на следующее утро, отданное Шеером в 21 ч. 06 м. [2], к сожалению, не стало известно Джеллико. Оно бы определенно указало командованию Гранд-Флита, где искать германский флот на следующее утро.

Германская официальная история в самом деле предполагает, что когда Джеллико еще при дневном свете прекратил бой, он сделал это с тайным намерением больше не сближаться с германскими большими кораблями. Однако для такого предположения мало оснований, и если бы он назначил своему флоту место сбора около Хорнс-Рифа и энергично атаковал немцев на рассвете, можно с уверенностью сказать, что он одержал бы большую победу даже после того, как были упущены все возможности нанести решительный удар 31 мая. Предположение некоторых критиков, что германский флот мог выиграть решительное сражение на ближних дистанциях, очень мало обосновано. В истории нет примеров, чтобы флот, укомплектованный хорошо обученными людьми и обладающий превосходством в силе, каким в данном случае располагали англичане, был побежден более слабым противником.

Около 22 час. Шеер построил свои корабли в одну длинную колонну, в голове которой находился *Вестфален*, старые линейные корабли поставил в арьергарде, а искалеченных *Дерфлингера* и *Фон-дер-Танна*, которые могли стрелять только из половины своих орудий, — ближе к хвосту колонны; концевым шел крейсер *Регенсбург*. В этом ордере

---

[1] Nordsee, т. V, стр. 367, 387—388.
[2] Nordsee, т. V, стр. 553.

Шеер прошел позади флота Джеллико, вблизи от 5-й эскадры линейных кораблей, которая значительно отстала. Легкие крейсера Шеера при поддержке *Зейдлица,* который был почти небоеспособен и явно на краю гибели, и *Мольтке* — единственного линейного крейсера, сохранившего полную боеспособность, пошли на поиски англичан под прикрытием $2^1/_2$ торпедных флотилий. Курс Шеера был приблизительно известен Джеллико: в 22 ч. 41 м.[1] Адмиралтейство, на основании принятых германских радиограмм, уведомило британского главнокомандующего, что германский флот „повидимому возвращается в свои базы, так как его курс *SSO* $^3/_4$ *O*, ход 16 узл.". Предыдущее сообщение Адмиралтейства, посланное в 21 ч. 58 м., давало место концевого корабля германской колонны на основании перехваченной радиограммы с *Регенсбурга*[2]. К несчастью для англичан, на германском крейсере ошиблись при определении места на 10 миль, и, следовательно, Адмиралтейство указало место германского флота по крайней мере на 10 миль южнее, чем он был на самом деле. Джеллико знал, что в действительности германского флота там нет, так как в противном случае он должен был бы находиться в соприкосновении с ним, и поэтому сообщение должно быть смутило штаб Гранд-Флита. Но все сомнения относительно местонахождения Шеера должны были отпасть, когда вскоре после 22 час. с нескольких линейных кораблей услышали грохот стрельбы и заметили блеск выстрелов.

Дело в том, что около 22 час. британский крейсер *Кастор* и 11-я флотилия (15 эскадренных миноносцев) столкнулись с 4-й германской разведывательной группой; произошла жаркая схватка. Британские эскадренные миноносцы упустили много случаев использовать торпеды, так как у них совершенно не было сведений о месте противника, и они, приняв подходившие корабли за свои, воздержались от выпуска торпед[3]. *Гамбург* получил несколько попаданий, *Кастор* потерял 36 чел. В это самое время крейсера *Саутэмптон* и *Дэблин* внезапно увидели 5 германских легких крейсеров, которые тотчас же осветили их прожекторами и открыли сильнейший огонь по обоим британским кораблям. Англичане также открыли прожектора. За $3^1/_2$ минуты на *Саутэмптоне* было убито и ранено 89 чел. и 75% из них—на верхней палубе. Из его корпуса вырвались столбы пламени, которые внезапно улеглись, хотя на находившихся вблизи кораблях ожидали, что он вот-вот взорвется.

Он вышел из боя сильно поврежденным, но все же был на плаву и мог итти 20-узловым ходом. *Дэблин* также горел, получив серьезные повреждения. Крейсера той же эскадры *Нотинхэм* и *Бёрминхэм* не открывали прожекторов; их огонь был более действителен, и они не понесли потерь. Торпеда, пущенная *Саутэмптоном,* попала в старый германский крейсер *Фраунлоб* и, объятый пламенем от артиллерийского огня англичан, он пошел ко дну, унося с собой командира и 319 чел. команды. Вспышки выстрелов и пламя пожаров на *Саутэмптоне* были замечены с многих британских кораблей, но, очевидно, их

---

[1] Если учесть время, необходимое на расшифровку, это сообщение дошло до Джеллико вероятно между 23 ч. и 23 ч. 15 м.

[2] Nordsee, т. V, стр. 382.

[3] „Jutland Despatches", стр. 304. Радиостанция *Кастора* была на время выведена из действия огнем германских кораблей, так что крейсер не мог передать распоряжения миноносцам.

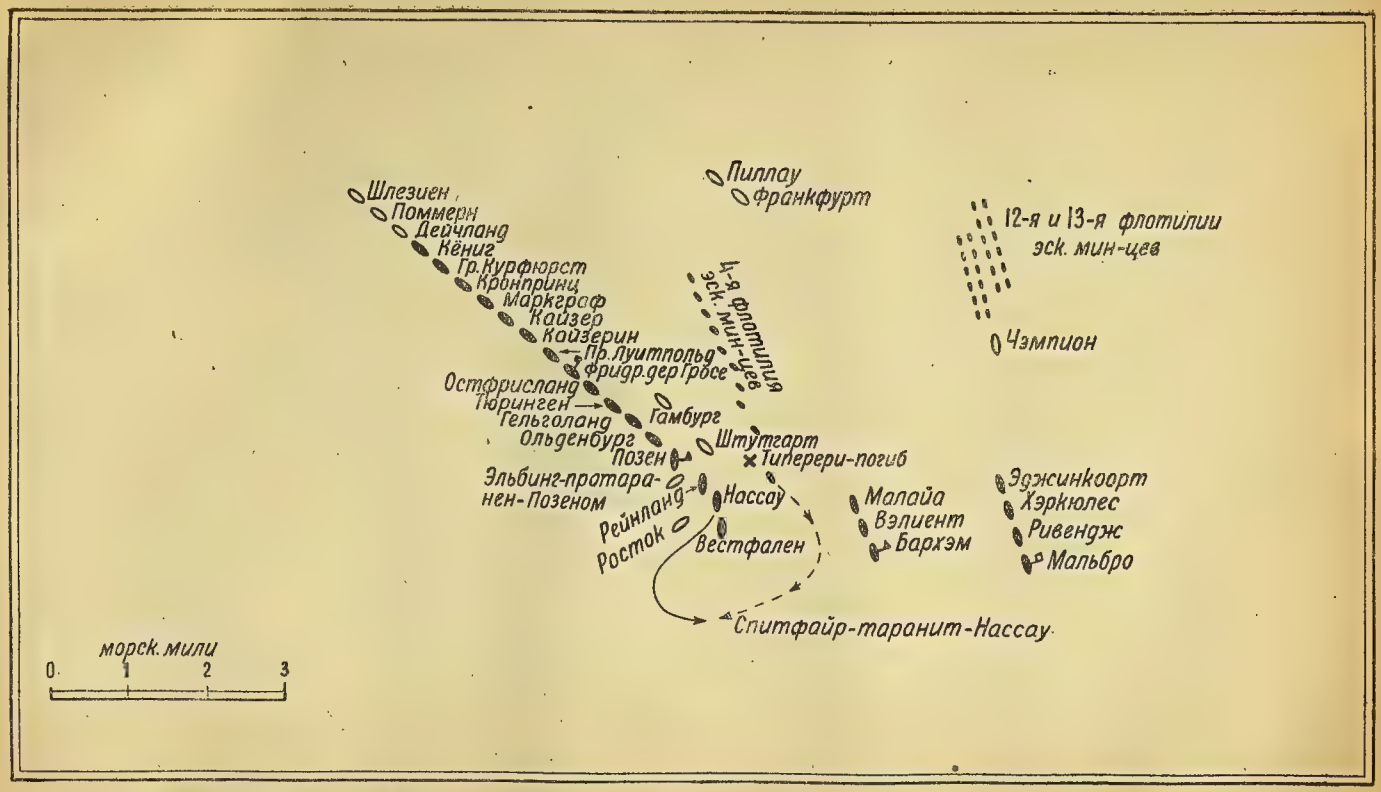
командирам казалось вполне естественным, чтобы легкие корабли вели бой самостоятельно. Британские линейные корабли неуклонно продолжали итти на *S* даже после того, как командующий торпедными флотилиями в 22 ч. 50 м. донес, что он вступил в бой с неприятельскими крейсерами противника, т. е. с кораблями более сильного класса. Затем на британские эскадренные миноносцы обрушились все силы германского флота; не имея никаких распоряжений (так как им было только приказано быть в охранении флота), они были застигнуты немцами в самой неблагоприятной обстановке. Не зная, где находится германский флот, и не имея никакого представления об обстановке, они не могли с уверенностью распознать, приближаются ли к ним свои корабли или противник. Но к чести офицеров и команд надо сказать, что они сражались мужественно и решительно.

Около 23 ч. 10 м. 4-я торпедная флотилия (12 эскадренных миноносцев) заметила неизвестные корабли, которые сперва были приняты за британские. Они подходили с кормы сходящимся курсом. В 23 ч. 30 м. они подошли так близко, что эскадренный миноносец *Типерери* (*Tipperary*) сделал опознательный сигнал, „но тут разразился целый ад".

Зажглись неприятельские прожекторы, и град снарядов посыпался на него и на другие британские эскадренные миноносцы. Если бы им только было известно положение немцев и если бы они были готовы атаковать без промедления при первом удобном случае,—перед ними открывалась возможность нанести действительный удар главным силам германского линейного флота. Германские корабли, наткнувшиеся на них, были *Вестфален*, *Нассау* и *Рейнланд*, рядом с которыми шли легкие крейсера: *Росток*, *Штутгарт*, *Эльбинг* и *Гамбург*. Британские эскадренные миноносцы выпустили по ним несколько торпед с ближайшей дистанции. Произошла ожесточенная схватка.

Типерери был выведен из строя в самом начале боя и начал тонуть. *Спитфайр* не только выпустил по немцам 2 торпеды, но и открыл огонь по линейному кораблю *Нассау* на дистанции прямого выстрела и убил на нем командира и 10 чел. команды. В конце концов *Нассау* таранил своего маленького противника, снеся его переднюю трубу и мостик газами своих тяжелых орудий, но сам получил пробоину на ватерлинии, снизившую его ход до 15 узл. В этой каше линейный корабль *Позен* протаранил крейсер *Эльбинг* и повредил его так серьезно, что тот потерял способность управляться. В это же время на эскадренный миноносец *Спароухок* (*Sparrowhawk*) наскочил эскадренный миноносец *Броук* (*Broke*), на котором огнем противника был поврежден рулевой привод; эскадренный миноносец *Контэст* (*Contest*) также столкнулся со *Спароухоком*. *Росток* получил 2 попадания торпедами и едва не столкнулся со своими линейными кораблями, также из-за порчи рулевого привода.

Голова германской колонны пришла в беспорядок, что открывало громадную возможность для смелой атаки всеми торпедными силами или большей их частью. Но приказа атаковать не последовало. Находившиеся по соседству британские торпедные флотилии не пришли на помощь 4-й флотилии. Самым удивительным, быть может, было то, что 5-я эскадра линейных кораблей, находившаяся всего в 3—4 милях, несмотря на грохот стрельбы, свет прожекторов и вспышки орудийных выстрелов, которые были великолепно видны, продолжала уходить на *S* от боя, свирепствовавшего позади нее. С 6-й дивизии 1-й линейной эскадры



Карта 18. Ютландский бой. Ночной бой британских эскадренных миноносцев с германским линейным флотом.

также был виден этот бой, но она тоже не оказала никакой помощи. Повидимому линейному флоту были даны строгие приказания не вступать в ночной бой. Во всяком случае на одном из этих кораблей было правильно понято значение доносившегося до них грохота. Капитан Шульц[1] на *Херкюлесе* сообщает, что поздно ночью он записал: „противник пересекает наш курс справа налево".

Германская колонна, на время потесненная 4-й флотилией, снова легла на пересечку курса Гранд-Флита так, чтобы пройти позади него. Крейсера *Пиллау* и *Франкфурт* во время боя с 4-й торпедной флотилией отделились от главных сил Шеера, и они-то, или же *Зейдлиц* и *Лютцов*, находившиеся поблизости к северо-востоку, были, возможно, те корабли, о которых в 23 ч. 30 м. *Бёрминхэм* донес Джеллико: „Вижу линейные крейсера, число не установлено, вероятно неприятельские; на *NO*, курс *S*". Указанные место и курс отличались от сообщенных Адмиралтейством и, вероятно, запутали командование Гранд-Флита. Эти противоречия и расхождения указывают на необходимость сообщать командующему такие совершенно определенные данные, как, например, германский приказ о разведке у Хорнс-Рифа, в которых исключалась бы возможность ошибки в определении места указанием широты и долготы. Очевидно Джеллико не получал таких сведений от Адмиралтейства. Однако явные признаки происходящего боя еще раз показали англичанам, где находится германский флот.

Около полуночи германские линейные корабли еще раз натолкнулись на 4-ю торпедную флотилию, так как Шеер шел на *Ost*, чтобы пересечь курс британского флота позади его арьергарда. 6 эскадренных миноносцев этой флотилии (4 отбились от нее) снова смело вступили в бой и своими 102-*мм* орудиями причинили значительные повреждения германским линейным кораблям. Бой был жестоко неравен: *Форчен* (*Fortune*) и *Ардент* (*Ardent*) были потоплены с большим числом людей сокрушительным огнем, сосредоточенным по ним. Но германские линейные корабли еще раз были вынуждены отвернуть.

Как только отошли 4 уцелевших эскадренных миноносца флотилии, к германской колонне приблизился броненосный крейсер *Блэк Принс*, очевидно приняв ее за британскую. Между 0 ч. 05 м. и 0 ч. 15 м. 1 июня с дистанции 5,5 каб. (ок. 1 *км*) *Тюринген*, *Остфрислянд*, *Нассау* и *Фридрих-дер-Гроссе* открыли по нему ужасающий огонь: 10 тяжелых снарядов с *Тюрингена* попали в него в первую же минуту. Пламя поднялось над ним до высоты мачт и осветило произведенные на нем разрушения. *Блэк Принс* не успел сделать ни одного выстрела. Весь в огне, дрейфовал он вдоль линии германских кораблей; взрыв следовал на нем за взрывом, пока, наконец, не произошел сильнейший взрыв, после которого корабль исчез со всем личным составом. *Блэк Принс* до того потерял связь с британским флотом и шел далеко позади. Но пламя взрыва было ясно видно со многих линейных кораблей Гранд-Флита. Около полуночи *Малайа* при свете взрыва увидел головной корабль германской колонны и правильно определил, что это—линейный корабль типа *Вестфален*. Но он не передал Джеллико этого важного факта. После отворота германский флот еще раз лег в направлении на арьергард британского и прошел позади него, вероятно около 0 ч. 30 м.

---

[1] Офицер русского флота, прикомандированный к Гранд-Флиту.

От перелетов во время сильного огня, который немцы сосредоточили на 4-й торпедной флотилии, несколько пострадали и другие британские флотилии. Последние не были направлены большим согласованным маневром против германского флота: они не получили таких распоряжений об атаке, какие Шеер отдал своим торпедным силам, а следовательно были обречены на пребывание в пассивном состоянии, лишенные возможности проявить инициативу, пока не оказывались лицом к лицу с немцами. Германская официальная история отмечает мужество командиров и команд британских эскадренных миноносцев, но отмечает и недостаток навыков в использовании своего оружия и изолированность и разрозненность их атак. Этот недостаток навыков вытекал просто из уже упомянутого факта, что эскадренные миноносцы действовали без должного руководства и были предназначены только для обороны[1]. Возможно также, что на флотилиях отразилось их постоянное использование для оборонительных целей и непрерывная тяжелая работа в море, которые несомненно мешали их тактической подготовке. В этом отношении германские флотилии находились в более благоприятном положении[2]. Таким образом и произошло, что они действовали несогласованно и без должной поддержки со стороны более крупных кораблей, без чего, как свидетельствует опыт всей войны, надводные торпедные силы могут достигнуть немногого, особенно будучи вооружены такими недальнобойными торпедами, как британские миноносцы того периода[3].

Около 0 ч. 40 м. эскадренный миноносец *Петард* был сильно поврежден, а эскадренный миноносец *Тэрбьюлент* (*Turbulent*) потоплен германскими линейными кораблями головы колонны Шеера, которые были ошибочно приняты ими за британские корабли; авангард германской колонны был наверное уже к востоку от англичан и почти в безопасности. Между тем британский линейный флот продолжал спокойно итти на *S*, повидимому считая, что боевые действия эскадренных миноносцев не имеют большого значения. Между 22 ч. 13 м. и 0 ч. 25 м. с линейного корабля *Сьюперб* (*Superb*) наблюдали, как стрельба за хвостом колонны перешла с правой раковины на левую.

Джеллико говорит, что, держа в течение ночи курс на *S*, он имел намерение подойти к Хорнс-Рифу на рассвете 1 июня (который должен был наступить незадолго до 3 час.). Чтобы дойти туда к этому времени, Джеллико должен был бы повернуть на *Ost* между 24 час. и 1 час.[4], а если требовалось во что бы то ни стало избежать ночного боя, он должен был итти курсом на Хорнс-Риф южнее района боев, происходивших в хвосте колонны. Этот поворот не был сделан, и распоряжение флоту сомкнуться в качестве предварительной меры не было отдано, пока не стало уже слишком поздно.

---

[1] Смотри пожелание командера Хечинсон (с эскадренного миноносца 4-й флотилии *Экетиз* (*Achates*), чтобы „в будущем миноносцы получали как можно больше сведений о расположении наших сил, ввиду трудности опознания ночью“ („Jutland Despatches“, стр. 309). Потеря *Типерери* повидимому объясняется главным образом тем полным неведением, в котором были оставлены эскадренные миноносцы (там же, стр. 327).

[2] См. Schultz (Шульц), стр. 235—236, и R. Bacon, „Dover Patrol“ (Р. Бэкон „Дуврский патруль“) т. II, стр. 333—334.

[3] По утверждению немцев в германской официальной истории на основании личных наблюдений.

[4] См. карту № 35 в Nordsee, т. V. В полночь флагманский корабль британского флота был в 43 милях от маяка Хорнс-Риф. Эскадренная скорость флота равнялась 17 узл., т. е. понадобилось бы $2^1/_2$ час., чтобы дойти до маяка.

В 1 ч. 56 м. 1 июня 12-я флотилия увидела германский линейный флот к северо-востоку от британского флота, но донесения об этом по радио Джеллико не получил, вероятно из-за помех со стороны других радиостанций. В 1 ч. 48 м. Адмиралтейство, по данным из перехваченного радио, сообщило, что поврежденный германский корабль, вероятно *Лютцов*, в полночь находился в широте 56° 26′ *N* и долготе 5° 41′ *Ost*, т. е. почти в той же точке, которую *Бёрминхэм* указал в 23 ч. 30 м. сигналом: „Линейные крейсера, вероятно, неприятельские". На основании этих двух сообщений Джеллико, повидимому, заключил, что немцы все еще находятся к северо-западу от него и решил продолжать движение на юго-восток, хотя теперь, идя в этом направлении, он с каждой пройденной милей открывал германскому флоту входы в протраленные фарватеры вблизи Хорнс-Рифа.

В 2 час. командующий 1-й эскадрой линейных кораблей адм. Берни перенес свой флаг на *Ривендж* с *Мальбро*, ход которого упал вследствие полученных им повреждений и который был отослан в Хэмбер, — совершенно ясное доказательство того, что германские главные силы не предполагались к западу от британских, так как в противном случае *Мальбро* подвергался бы слишком большому риску.

Около 2 час. 12-я флотилия (15 эскадренных миноносцев), увидев германский флот, приготовилась к атаке, после чего германские линейные корабли, имевшие в голове *Маркграфа*, отвернули на *SW*, и таким образом эскадренные миноносцы еще раз заставили германский флот изменить курс. Миноносцы не отставали и между 2 ч. 10 м. и 2 ч. 20 м. предприняли решительную атаку и выпустили 12 торпед. Одна или несколько попали в старый германский линейный корабль *Поммерн*. За столбом воды и дыма, поднявшимся около него, последовал ряд взрывов, из корабля вырвалось пламя, поднявшееся на большую высоту. Вся середина корабля взлетела на воздух, и он затонул, переломившись пополам, со всем личным составом.

Британские торпеды прошли очень близко от трех, по крайней мере, германских дредноутов, и германская колонна опять пришла в беспорядок.

Эскадренные миноносцы исчезли в густых облаках дыма, но они тоже пострадали в этой яростной атаке: на *Онслот* — одном из наиболее отличившихся кораблей — был разрушен мостик, а командир и старший помощник были убиты. В 2 ч. 15 м. одна из британских торпед, очевидно, попала в германский эскадренный миноносец *V-4*, так как в средней части этого корабля произошел взрыв, и он сейчас же затонул с 17 людьми. Немцы приписывали его гибель мине или атаке подводной лодки. Немного позже германский флот был замечен 13-й торпедной флотилией, с которой была выпущена торпеда, чуть-чуть не попавшая в *Дерфлингер*. Но теперь немцы оказались к востоку не только от главных сил, но и от торпедных флотилий британского флота, а главные силы Гранд-Флита упорно продолжали итти на *S*.

1 июня в 1 ч. 45 м. *Лютцов* был затоплен своим личным составом в 60 милях от Хорнс-Рифа. Он принял 8 000 *т* воды и был в беспомощном состоянии. Все люди были сняты 4 эскадренными миноносцами, которые сопровождали его ночью, после чего в него было пущено 2 торпеды, и он затонул. Даже *Висбаден*, несмотря на все полученные им повреждения, еще оставался на плаву и только после рассвета пошел

ко дну. Из его команды остался в живых только один кочегар, который почти ничего не знал о бое. *Эльбинг* оставался на плаву, пока около 1 час. не был подорван своим экипажем. Подрывная партия, выполнившая это, была подобрана с катера голландским судном, после того как командир *Эльбинга* показал яркий свет, чтобы привлечь внимание британских кораблей к людям из команды погибшего *Типерери*, державшимся в воде недалеко от места гибели *Эльбинга*. *Росток* затонул только в 4 ч. 25 м., после того, как в него были выпущены 2 торпеды. Вообще германские корабли обнаружили исключительную живучесть и непотопляемость.

В 2 ч. 22 м. Джеллико приказал своим эскадрам сомкнуться и в 2 ч. 30 м. повернул на обратный курс. В это время он находился приблизительно в 26 милях к юго-западу от германского флота и в 38 милях от Хорнс-Рифа. Он не приблизился к Хорнс-Рифу, а просто лег на обратный курс и пошел на северо-запад вместо юго-востока. Он намеревался итти к Хорнс-Рифу, но, по его словам, в течение ночи отказался от этого намерения вследствие исхода ночных боев и потому, что флот его оказался разбросанным. Линейные крейсера шли ночью западнее линейного флота и не видели и не слышали немцев. Задача Битти была помешать германскому флоту проскользнуть к юго-западу от британского флота и дойти до протраленных фарватеров через минные поля. Донесение *Бёрминхэма* в 23 ч. 30 м. о германских линейных крейсерах, виденных им на *NO*, было принято на *Ляйоне* в таком виде: „Вижу на *WSW*“, что дало повод заключить, что корабли Хиппера находятся вблизи британских линейных крейсеров.

На рассвете были замечены цеппелины; *L-11* и *L-17* были безрезультатно обстреляны несколькими британскими кораблями. Нигде не было ни малейших признаков германского флота или отдельных кораблей, которые, как предполагалось, отобьются от него. В 3 ч. 29 м. Джеллико получил изумившее его извещение Адмиралтейства: „В 2 ч. 30 м. германский флот находился в 17 милях от Хорнс-Рифа и шел на *SOtS* со скоростью 17 узлов“. Если бы Джеллико осуществил свое первоначальное намерение итти к Хорнс-Рифу, он бы мог застигнуть там немцев, но теперь они ушли от него, и не было никаких надежд догнать их. Последнее донесение о соприкосновении с немцами было получено в 4 ч. 31 м. с легкого крейсера *Дэблин*, который, вероятно, видел крейсер *Росток* и эскадренные миноносцы *V-71* и *V-73*, находившиеся при нем, пока он не был покинут[1].

В 3 час. германский флот находился в 14 милях на *SO* от маяка Хорнс-Риф, изумленный полным отсутствием Гранд-Флита и, если верить Хазе, чрезвычайно обрадованный своим спасением. 3 британские подводные лодки, находившиеся у Хорнс-Рифа, не видели немцев; минные заграждения, поставленные в эту ночь минным заградителем *Эбдиел*, немцы миновали, и только на заграждении, поставленном им раньше, в 5 ч. 20 м. подорвался линейный корабль *Остфрислянд*, получивший значительные повреждения. Даже *Зейдлиц*, бак которого был под водой и который имел осадку 13,1 *м* (43 фута), был доведен до порта, хотя по пути два раза садился на мель.

●

---

[1] Nordsee, т. V, стр. 419.

Глава 10

В бою на *Ляйоне*.—На *Принсес Роял*.—Гибель *Куин Мэри*.—На *Тайгере*.—Конец *Инвинсибля*.—Последние часы *Уорриора*.—Большой пожар на *Малайа*.—На германских кораблях.—Пожар на *Дерфлингере*.—Повреждения *Зейдлица*.—Его спасение.

Из отдельных кораблей сильно пострадал *Ляйон*. Германский снаряд начисто снес на нем бо́льшую часть крыши башни „Q“ и вызвал в ней сильный пожар, едва не уничтоживший флагманский корабль эскадры линейных крейсеров. Крыша свалилась на палубу рядом с башней, с грохотом, покрывшим шум боя[1]. Снаряд, разорвавшийся в жилой палубе в помещении корабельной лавки, перебил много народу. В 16 ч. 40 м., когда в башне „Q“ бушевал пожар, корабль горел уже в нескольких местах, и особенно опасный пожар кордита произошел в 102-*мм* батарее правого борта. Картина была такова, что с других линейных крейсеров корабль казался обреченным.

Бороться с пожарами было чрезвычайно трудно, так как осколки снарядов все время перебивали пожарные магистрали и шланги. Опасались пожара в погребе „X“ (кормовой башни), но к счастью это оказалось ложной тревогой. Один снаряд разорвался в лазарете, многих убил и ранил и наполнил его густыми клубами дыма; дым проник в помещения, прилегающие к погребу и создал впечатление, что в нем вспыхнул пожар[2].

Из донесений командира *Ляйона* Четфильда[3] видно, что страшные картины боя и грохот, царивший на корабле, подавляюще действовали на команду, а большие потери могли бы подорвать даже строжайшую дисциплину. „Несмотря на это, — пишет Четфильд, — не было ни малейшего признака колебания при исполнении обязанностей. В промежутки, когда *Ляйон* временно выходил из боя, я два раза спускался в жилую палубу и находил лишь бодрую решимость, готовность помочь раненым и заботу о том, чтобы сохранить боеспособность корабля. Поведение офицеров и команды во всех отношениях было великолепно“.

---

[1] По рассказу очевидца, один из санитаров, вошедший в башню после взрыва, уцелел. Он застал всех в башне убитыми и перешел в соседнее помещение, чтобы оказать помощь находившимся там офицерам, когда вспыхнул кордит. Позднее он был спасен пожарным нарядом, потерявший сознание и сильно обгоревший. Он не помнил, что случилось.

[2] Одно лицо медицинского персонала умерло от сотрясения (контузии), на его теле не было никаких ран — случай очень редкий.

[3] „Jutland Despatches“, стр. 146.

Состояние корабля во время и после боя трудно описать. Потоки воды, попадавшие на корабль, когда германские снаряды падали около борта, струи из пожарных шлангов и вода, врывавшаяся через пробоины, так заливали палубу, что класть на нее раненых было очень рискованно, так как они могли захлебнуться. Везде были пожары, густой удушливый дым, стальные осколки и куски вырванной обшивки с острыми, как бритва, краями. Удары тяжелых снарядов сотрясали корпус так, что, казалось, по кораблю бьют гигантские молоты. Под броневой палубой, в кочегарках и машинных отделениях было относительно безопаснее в смысле ранений и смерти от снарядов, но здесь была перспектива внезапного конца в случае гибели корабля.

Битти и небольшая группа офицеров, составлявшая его личный штаб [1], управляли боем с высокого верхнего мостика непосредственно под формарсом. Они стояли совершенно открыто, не защищенные от самых мелких осколков, в то время как мимо них с визгом проносились осколки разорвавшихся германских снарядов и массы обломков стали с бака *Ляйона*. Пронесся, вращаясь в воздухе, большой обломок шпиля, и вообще смерть угрожала непрерывно. Вопрос о месте адмирала во время боя был предметом немалых споров. В бою на Доггер-банке Битти попробовал на несколько минут расположиться в боевой рубке *Ляйона*, но нашел ее неподходящей из-за неудовлетворительной видимости и тесноты. Поэтому он вернулся на верхний мостик, откуда было хорошо видно вокруг, хотя опасность была велика; там же он находился и в течение всего Ютландского боя. Битти всегда казался совершенно нечувствительным к опасности; в опасные моменты его мысль, казалось, работала быстрее — способность чрезвычайно редкая даже в величайших военачальниках.

В германском флоте, как полагают, управление осуществлялось из бронированных постов (armoured stations). Очевидно, что самые ценные люди на корабле или на эскадре должны быть защищены наилучшим образом. Вред от смены командования во время боя чрезвычайно велик; разительным примером может служить Цусимский бой [2]. С другой стороны, видимость из большинства боевых рубок чрезвычайно ограничена, и таким образом наблюдение и управление большим морским сражением из них почти невозможно.

Громадное значение имело чрезвычайное утомление личного состава постоянными сотрясениями и грохотом залпов, так как бой продолжался час за часом, не принося решения. Несомненно, что только периоды затишья не дали напряжению перешагнуть границы человеческой выносливости. Но для сохранения свежести мысли и бодрости в таких условиях необходима исключительная сила тела и духа, и это — лишний довод в пользу молодости командующего, которому предстоит гигантская задача вести в бой большой флот.

На *Принсес Роял* главная схема управления огнем была выведена из действия 2 попаданиями в носовую часть, через 10 мин. после открытия огня немцами. Снаряд, разорвавшийся в левой адмиральской каюте

---

[1] Начальник штаба капитан Бентинк, помощник начальника штаба, флаг-офицер и несколько других лиц штаба.

[2] В Цусимском бою флагманский корабль адм. Рожественского броненосец *Суворов* уже через 35 мин. после начала боя вышел из строя, имея ряд серьезных повреждений. Рожественский был ранен и передал командование младшему флагману адм. Небогатову, шедшему в хвосте колонны броненосцев. — *Н. Н.*

(которая на этом корабле находилась в носовой части), убил и ранил многих номеров носовых 102-*мм* орудий. Он вывел из действия все освещение, вызвал несколько пожаров и наполнил нижнюю боевую рубку дымом. 305-*мм* снаряд с одного из германских линейных кораблей попал в башню „X“ (кормовую), вдавил в нее кусок брони, убил 4 чел. и вывел башню из действия. Задетое левое орудие не имело серьезных повреждений, но механизмы подачи были повреждены серьезно, и башня перестала вращаться.

В башню „B“ также попал снаряд, но люди и орудия не пострадали, и она продолжала действовать. Один снаряд пробил правый борт, прошел через заднюю угольную яму правого борта и разрушил кожух заднего машинного отделения; он разорвался на левом борту судна, убив и ранив несколько человек из команды кормовых 102-*мм* орудий. Многочисленные пожары, вспыхнувшие на корабле, были потушены с большим трудом из-за отсутствия всякого освещения (включая и запасные масляные лампы) и из-за повреждений пожарных магистралей.

О том, что происходило на *Куин Мэри*, можно судить только по отрывочным описаниям. Старший из оставшихся в живых офицеров корабля был корабельный гардемарин [1], находившийся в башне „Q“ (средней). Корабль был только слегка поврежден (хотя с других британских кораблей было видно, что он уже получил несколько попаданий), когда в 16 ч. 26 м. произошла катастрофа. За 4 мин. до этого германский тяжелый снаряд, вероятно 305-*мм* с *Дерфлингера*, попал в башню „Q“ и вывел из действия правое 343-*мм* орудие. Левое орудие продолжало стрелять до 16 ч. 26 м., когда „раздался ужасный взрыв, который разбил башню „Q“ и вызвал большой пожар в рабочем отделении; боевое отделение наполнилось дымом и газами. Командир башни отдал распоряжение очистить башню. Все, кто не был ранен, вышли из нее, и немедленно вслед за этим раздался второй сильнейший взрыв, сбросивший всех в воду“.

Оставшиеся в живых из расчета башни „X“ рассказывали [2] о попадании в заднюю 102-*мм* батарею (впереди башни „X“) тяжелого снаряда, который осыпал осколками и обломками крышу башни.

Из левого орудия было сделано всего 30 — 35 выстрелов, и такое же количество должно было быть сделано из правого орудия, когда раздался первый взрыв, после которого гидравлические механизмы башни перестали действовать.

Сейчас же после первого взрыва последовал „страшный удар“, при котором, повидимому, убило или смертельно ранило многих из находившихся в башне. Когда уцелевшие оправились от потрясения и удара, они нашли двух номеров расчета левого орудия раздавленными этим орудием. „На корабле стало тихо, как в церкви, палуба башни выпятилась и пушки стали никуда не годны“ [3], но никаких следов тревоги или замешательства не было. Никто из команды, находившейся внизу, также не покинул своего боевого поста, пока не было приказано очистить башню. Очевидно днище корабля под башней было взорвано, так как вода поступала через подачную трубу из снарядного погреба.

---

[1] Storey (Стори) донесение в „Jutland Despatches“, стр. 150.

[2] См. у Fawcett (Фосет) и Kooper (Купер), сокращенное издание (стр. 22 — 23), рассказ главного старшины Френсиса.

[3] Рассказ главного старшины Френсиса.

Когда уцелевшие люди забрались на крышу башни, корабль уже получил сильнейший крен на левый борт, и те, кто спустился по трапу с башни вниз, соскользнули по палубе, наклон которой быстро становился круче. Единственным шансом спасения было достигнуть правого борта, на который несколько человек вскарабкалось с большим трудом. *Куин Мэри* легла на левый борт, как им показалось, на продолжительное время, а в действительности, вероятно, всего на несколько секунд. Несколько человек перебежало по борту, перелезло через скользкий боковой киль и прыгнуло в воду.

Едва они успели сделать это, как последовал еще один сильнейший взрыв, и „казалось, что воздух наполнился осколками и различными летящими предметами". Люди, находившиеся в воде, спаслись каким-то чудом; многие из них были ранены и обожжены, но, повидимому, в тот момент не чувствовали этого. Оставшиеся в живых из команды башни „X" предполагают, что один или несколько снарядов попали в рабочее отделение башни „B", взорвали находившиеся там снаряды, а оттуда пламя перебросилось в погреба и пробило корпус в середине корабля. С других кораблей было ясно видно, что на *Куин Мэри* произошел целый ряд взрывов погребов.

На *Тайгере* при попаданиях тяжелых снарядов в башни „Q" и „X" чувствовались сильные сотрясения. Левое орудие башни „Q" было временно выведено из действия, и один из двух погребов этой башни был затоплен через пробоину в корпусе. Один снаряд попал в крышу башни в центральный прицельный колпак и осколками брони или разрывом убил или смертельно ранил одного офицера и двух матросов и ранил еще несколько других. Командир башни на несколько минут был ослеплен блеском взрыва и пылью, поднявшейся внутри башни. Нераненая команда сохранила присутствие духа и не была оглушена. Зарядники орудий обеих башен были повреждены или заклинены, но стараниями запасной команды башни оба орудия были через некоторое время снова введены в действие, хотя правое орудие пришлось заряжать вручную, что, конечно, для такого крупного калибра представляет собой длительную операцию.

В башню „X" было попадание на уровне верхней палубы; снаряд (280-*мм*) не разорвался и был найден между обоими орудиями без головки и взрывателя. Им был убит установщик прицела, и осколки брони, вдавленной снарядом в башню, заклинили зарядник.

Гораздо опаснее было попадание 280-*мм* снарядом, который попал немного позади башни „Q" в 228-*мм* бортовую броню, пробил ее и разорвался внутри, пройдя сквозь броневую палубу и чуть-чуть не задев главную паровую магистраль левого машинного отделения. Если бы магистраль была перебита, то, без сомнения, погибли бы все находившиеся в этом отделении и, может быть, погиб бы и самый корабль.

Вспыхнул сильный пожар, угрожавший 152-*мм* погребу, который пришлось затопить; густой дым наполнил машинное отделение. В темноте, дыму, при страшной жаре от горящего кордита, в атмосфере, наполненной газами от разрыва германского снаряда, бороться с пожаром было чрезвычайно трудно. Это попадание причинило много потерь в личном составе и еще раз доказало, насколько необходима хорошая броня для кораблей, предназначенных для боевой линии.

Об *Индефатигэбле* двое уцелевших с него, которые были подобраны германскими кораблями, не сообщили в то время подробных сведений. Повидимому, показания их были очень похожи на показания уцелевших с *Куин Мэри*.

Одним из уцелевших с *Инвинсибля* был артиллерийский офицер, который управлял огнем корабля с поста на фор-марсе. По его показаниям корабль уже получил несколько попаданий до того, как разразилась катастрофа, но они не причинили значительных повреждений до тех пор, пока один снаряд не попал в крышу башни „Q", не пробил ее и не разорвался внутри башни. Очевидно, что пламя проникло из башни вниз в погреб. Из башни „Q" уцелел только дальномерщик — сильно обожженный. Он ничего не помнил, даже того, как произошел взрыв, — состояние, которое отмечалось у многих, вблизи кого разрывались тяжелые авиабомбы.

С *Инвинсибля* спасся также минный офицер, хотя он находился в носовой боевой рубке; сила взрыва наполовину оглушила его, но он как-то добрался до люка, который в это время был открыт, отсюда он вскарабкался по сильно накренившемуся мостику до поручней, после чего очутился в воде, почти что прежде, чем успел понять, что происходит. Его затянуло глубоко вниз, пока он не ухватился за вещевой мешок, при помощи которого выплыл на поверхность; впоследствии он принимал участие в операции по заблокированию Зеебрюгге.

С *Дифенса* и *Блэк Принса* не осталось в живых никого, кто мог бы рассказать о том, что там происходило.

Уориор, почти сразу после вступления в бой, получил попадание в мостик. Его поясная броня, вероятно, была пробита, так как сначала правое машинное отделение, а затем и левое были пронизаны снарядами. Гидравлические устройства испортились, и 2 башни заклинило. Большой пожар, вспыхнувший на главной палубе, мешал доступу в машинное отделение, и они постепенно наполнялись водой. Личный состав машинного отделения проявил исключительное мужество и преданность долгу, но был бессилен прекратить поступление воды. Вода поднималась, но машины продолжали работать, так как их нельзя было остановить; это представляло большую опасность для людей. Крейсер продолжал итти со скоростью 10—12 узлов.

Как только *Уориор* был выведен из сферы огня германских больших кораблей, к нему был направлен авиатранспорт *Энгадэйн* для оказания помощи. На *Уориоре* были целы все мачты и трубы, и по его внешнему виду нельзя было догадаться, что корабль смертельно поврежден, хотя он получил 15 попаданий тяжелыми снарядами и 6 или больше снарядами среднего калибра. Рулевой привод, переговорные трубы и прочие средства связи были разрушены, он садился все глубже, а поднявшийся ночью сильный ветер свел на-нет все попытки борьбы с течью.

Переживания тех, кто находился внизу, были ужасны: одна группа в течение нескольких часов была изолирована в левом машинном отделении; после того, как они наполовину задохнулись от дыма разорвавшихся снарядов, им грозила смертельная опасность от работавших мотылей машины, а травившийся пар душил и обжигал их. Они гибли один за другим, пока не осталось в живых только трое. Корабль был покинут после того, как была потеряна всякая надежда его спасти. Сначала думали, что, по крайней мере, несколько из повреждений

Уориора были причинены 356-*мм* снарядами, так как имелись сведения будто некоторые из германских кораблей были перевооружены, но это предположение оказалось ошибочным [1].

Гибель *Уориора* должна быть приписана главным образом тому, что 152-*мм* бортовая броня не могла выдержать попаданий 280-*мм* и 305-*мм* германских снарядов. На кораблях типа *Бархэм* жизненные части корабля, машинное отделение и погреба были защищены гораздо более толстым — 330-*мм* поясом, но более тонкая броня на трех из них была пробита неоднократно.

На *Бархэме* самые тяжелые повреждения причинил снаряд, попавший около башни „В". Тонкая бортовая броня была пробита, и среди санитарного персонала и личного состава радиостанции, находившихся в этом отсеке, было много жертв. Пламя от разрыва снаряда достигло батарейной палубы, подожгло находившийся там кордит и причинило тяжелые потери. Куском этого же снаряда, влетевшим в нижнюю боевую рубку, был смертельно ранен младший штурман, тот же снаряд вывел из действия радиостанцию, которая была так необходима на *Бархэме*, как на флагманском корабле 5-й эскадры линейных кораблей.

На *Малайе* ударом снаряда, попавшего в башню „X", сорвало крышу башни с болтов, и она вздрагивала при каждом залпе. На этом же корабле произошел редкий случай: 2 неприятельских снаряда попали в одно и то же место в 152-*мм* броню [2], защищавшую 152-*мм* батарею; возник пожар боевых запасов, повлекший за собой большие жертвы. „Самое тяжелое впечатление во всем этом деле,—пишет один из офицеров [3],— было то, что запах горелого человеческого мяса продолжал ощущаться на корабле в течение многих недель и вызывал у всех постоянное чувство тошноты. Когда нижняя батарея была, наконец, освещена через запасную магистраль, зрителям представилась незабываемая картина: все было закопчено и оголено огнем, переборки камбуза, корабельной лавки и сушилки были выпучены и изогнуты самым причудливым образом, и вся палуба была покрыта дюймов на шесть водой и страшными останками".

Два снаряда, разорвавшиеся в наружных нефтяных ямах правого борта, вызвали значительный крен на правый борт, но в связи с этим повреждением стало очевидным одно из многочисленных преимуществ жидкого топлива: крен был выправлен путем простой перекачки нефти из систерн правого в систерны левого борта без увеличения водоизмещения корабля. Несмотря на повреждения *Малайи*, на следующее утро выяснилось, что скорость ее не уменьшилась — свидетельство прочности и высокого качества постройки корабля. Эти два снаряда попали ниже броневого пояса, глубоко под водой, и когда пробоины были осмотрены в доке, то они показались слишком большими для артиллерийских снарядов, и возникло предположение, что *Малайа* столкнулась с подводной лодкой [4]. Однако в настоящее время известно, что ни одной германской подводной лодки по близости не находилось.

---

[1] Чрезвычайная трудность распознавания германских кораблей в тумане или на большом расстоянии заслуживает особого внимания. „Jutland Despatches" (стр. 582) указывает, что британские линейные крейсера были не в состоянии точно установить, с какими неприятельскими кораблями они ведут бой.

[2] „Jutland Despatches", стр. 218.

[3] Fawcett и Kooper, стр. 64.

[4] „Jutland Despatches", стр. 223.

Повреждения *Уорспайта* были таковы, что, когда его вводили в док он имел осадку 10,8 *м.* ($35^1/_2$ фут.) Попадавшие в него германские снаряды давали при разрыве столбы золотистого пламени, „зловоние, непроницаемую пыль и... ужасный шум". Два кочегара были замечены и остановлены в тот момент, когда они старались вывернуть взрыватель у 305-*мм* германского снаряда, который причинил большие повреждения, но не разорвался.

На *Мальбро* следа попавшей в него германской торпеды во время ее хода не заметили, и это привело к мысли, что немцы изобрели торпеды, не оставлявшие следа на поверхности воды. Корабли этого типа имеют хорошую систему внутренних отсеков, но тем не менее *Мальбро* получил крен в 8° на правый борт, и вода залила котельное отделение „А" так, что пришлось погасить топки в 6 котлах. Опасность кораблю не угрожала, перегрузкой угля и перекачкой жидкого топлива с правого борта на левый крен был постепенно выправлен. Удар торпеды был сильно заметен в нижней боевой рубке; около места взрыва поднялся нефтяной дым и погасли все огни.

В германском флоте наибольшее число попаданий тяжелыми снарядами получил *Лютцов*, по крайней мере вдвое больше, чем *Куин Мэри.* 280-*мм* броня башни „В" была пробита и правое 305-*мм* орудие повреждено. Пламя зажгло заряды, вспыхнул пожар, и вся башня была временно выведена из действия. Были повреждены электрические провода к башне „У"[1] и башня перешла на ручное заряжание. Вода из пробоин ниже ватерлинии залила много отсеков *Лютцова*, но до 23 час. еще была надежда довести его до порта; после этого переборки одна за другой начали сдавать под огромным давлением воды.

В полночь помпы перестали справляться с поступавшей водой и не могли помешать ей залить динамомашины. Затем вода дошла до башни „А" и через нее проникла в переднее котельное отделение.

Попытка итти задним ходом и таким образом уменьшить давление на переборки не удалась, так как нос сидел $13^1/_4$ *м* (44 фута) и винты обнажились. Поэтому было отдано распоряжение спустить пары; 4 эскадренных миноносца, сопровождавшие корабль, подошли к борту, и личный состав в образцовом порядке покинул корабль; первыми перенесли раненых; командир покинул корабль, когда мостик уже был в воде

После того, как настоящий труд был уже сдан в печать, в майском выпуске журнала „Marine Rundschau" появился чрезвычайно интересный рассказ о пережитом на *Лютцове*, написанный его старшим артиллеристом Г. Пашен. Пашен заявляет, что, когда были замечены крейсера Битти, позади их, примерно в 140 каб. (ок. 26 *км*) от *Лютцова*, были видны корабли 5-й линейной эскадры. *Лютцов* стрелял залпами из групп башен, попеременно из 4 орудий обеих носовых башен и 4 орудий обеих кормовых башен. Немцы пристрелялись около 15 ч. 50 м. Англичане „пристреливались бесконечно долго".

Слабое действие британских снарядов он приписывает тому, что англичане пользовались черным порохом: „удар их имел полную силу снарядов большого калибра; каждое попадание сопровождалось сильным толчком,... но эффект разрыва был незначительным". Пашен полагает, что, если бы он с самого начала боя стрелял бронебойными снарядами, „*Ляйон* и его адмирал вряд ли уцелели бы". Попадания в *Лютцова* были, вероятно, с *Инвинсибля*, а может быть с *Ляйона* и *Принсес Роял*. Один снаряд попал в башню „А", рикошетировал в башню „В", пробил 250-*мм* броню, убил в башне много людей и воспламенил 2 заряда в подъемнике. Одно орудие было выведено из действия, другое, защищенное траверсом, продолжало стрелять.

[1] Здесь принята британская система наименования башен, хотя германская проще и лучше.

Между 18 час. и 19 час. (т. е. когда появился Гранд-Флит) видимость с германской стороны была так плоха, что „ни одного британского корабля не было видно", тогда как *Лютцов*, „отчетливо обрисовывавшийся на ясном западном небе, находился под сильнейшим огнем". Германская система управления огнем действовала безукоризненно, но, по утверждению Пашена, она был азначительно хуже британской системы центральной наводки (director system). Гибель стольких британских кораблей от взрывов он приписывает исключительно воспламенению боевых запасов: „у нас такие пожары оставались локализованными... не были разрушительными для корабля". Судя по этому рассказу, для потопления *Лютцова* после того, как он был оставлен, в него была пущена только одна торпеда.

События, происходившие на *Дерфлингере*, квалифицированный германский наблюдатель описывает следующим образом (старший артиллерист Хазе):

„Каждый удар неприятельского снаряда в броню вызывал вибрации всего корабля; тряслась даже боевая рубка. Снаряды, проникавшие в корабль, взрывались с глухим грохотом, который разносился по всем переговорным трубам и телефонам". Одно из худших попаданий корабль получил в 19 ч. 13 м.: 381-*мм* снаряд пробил броню башни „X" и разорвался внутри ее. „У командира башни оторвало обе ноги, и вместе с ним погиб почти весь орудийный расчет. В самой башне от осколков снаряда загорелся 1 главный полузаряд (в гильзе) и дополнительный" [1].

„Пламя от горевших зарядов перекинулось в рабочее отделение, где загорелись 2 главных и 2 дополнительных полузаряда, и отсюда перешло в перегрузочное отделение, где охватило еще 2 главных и 2 дополнительных полузаряда. Выбрасывая громадные языки пламени, которые поднимались над башней на высоту дома, они горели, но не взрывались, как заряды нашего противника. В этом было спасение корабля. Но все же результаты пожара зарядов были катастрофичны. Чудовищные языки пламени пожирали всех, кто попадался на их пути. Из 78 чел., составлявших команду башни, спаслось только 5, которые выскочили через люк в борту башни, предназначенный для выбрасывания пустых гильз, причем в числе их были тяжело раненые. Остальные 73 чел. погибли мгновенно".

За этим большим несчастием последовало второе, почти такое же снова 381-*мм* снаряд попал в крышу башни „Y", пробил ее и разорвался внутри башни, причем снова в точности повторилась та же катастрофа, как в башне „X". За исключением одного человека, выброшенного силой взрыва через открытый лаз, ведущий из башни, все 80 чел. команды погибли. Пламя опять-таки проникло в рабочее отделение и подожгло все дополнительные полузаряды, вынутые из пеналов, а также несколько главных полузарядов.

Когда пламя утихло, из обеих башен повалили густые клубы желтого дыма; дым и газы проникли во все жизненные части корабля, и в 19 ч. 15 м. центральный пост главной артиллерии донес, что опасность задохнуться от газа заставляет очистить его. Последовал приказ: „переключиться на передний пост управления". Управление огнем возобновилось с некоторыми затруднениями. В этот период *Дерфлингер* получал попадание за попаданием, и Хазе отмечает эту отличную стрельбу англичан. 356-*мм* броня *Дерфлингера*, гораздо более толстая, чем броня любого из британских линейных крейсеров, выдерживала попадания самых крупных британских снарядов, хотя 381-*мм* снаряды пробивали ее почти насквозь.

„Внезапно, — пишет Хазе, — мы услышали как бы раскат грома, грохот, ужасный взрыв, после чего наступила полная тьма. Мы ощутили сильный удар: боевая рубка качнулась, словно от удара гигантского кулака, казалось, приподнялась и затем, вибрируя, опустилась на свое место".

[1] Заряды состояли из двух частей: главный полузаряд—в солидной тяжелой медной гильзе; довесок помещался в двойном шелковом картузе в пенале (tin case), из которого вынимался лишь непосредственно перед заряжанием.

Было чрезвычайно трудно бороться со вспыхнувшими пожарами, несмотря на то, что на корабле было очень мало горючего материала. По данным Хазе, в *Дерфлингер* попало двадцать 381-*мм* снарядов и было „почти столько же тяжелых попаданий более легких калибров". Это вдвое больше, чем количество, указанное в германской официальной истории, что повидимому объясняется невольным преувеличением со стороны Хазе. В машинных отделениях стоял такой густой дым и газы от разрыва снарядов, что людям пришлось надеть противогазы. Броневой пояс был пробит в нескольких местах, что еще более усложняло задачу доведения корабля до гавани. Все же 1 июня *Дерфлингер* благополучно пришел в Вильхельмсхафен.

Зейдлиц всегда был несчастливым кораблем, и в этом бою он был единственным из линейных крейсеров, в который попала торпеда. В его второй и третьей башнях произошли такие же пожары боевых запасов, как и на *Дерфлингере*, с такими же жертвами. В редкие промежутки, когда позволяла видимость, с британских кораблей были видны поднимавшиеся на нем громадные языки пламени. Под градом все новых и новых попаданий вентиляция машинного отделения испортилась: вентиляторы гнали вниз дым и газы, что делало атмосферу почти невыносимой, но люди, надев противогазы, не прекращали работы. Торпедным попаданием была сделана пробоина в отсеке, где находились 2 большие динамомашины и трансформаторы, но питание током смогла взять на себя кормовая станция.

Около 17 час. в носовой части корабля было столько воды, что форштевень ушел в воду почти доверху, а сам корабль начал медленно крениться на правый борт. Снаряд, попавший в его носовую часть с правого борта, сделал огромную пробоину, и воды поступало все больше. В 19 ч. 30 м. корабль получил еще 2 попадания — одно в четвертую башню и другое — в мостик, причем все находившиеся на последнем были убиты, а несколько офицеров, находившихся в боевой рубке, ранено. Карты, по которым шел корабль, были так повреждены снарядами и залиты кровью, что стали бесполезны, так как на них ничего невозможно было разобрать. Запасные карты находились в отсеке, который оказался затопленным и в который нельзя было попасть; в довершение всего испортился гирокомпас. Все эти осложнения привели к тому, что 1 июня в 1 ч. 40 м. корабль сел на мель восточнее Северного буя у Хорнс-Рифа. Однако он смог сняться самостоятельно, работой своих машин, винты которых остались погруженными в воду.

В 4 ч. 40 м. осадка *Зейдлица* достигла 13 *м* (43 футов), и переборки грозили сдать. Откачка воды производилась даже ведрами, чтобы спасти от затопления жизненные части корабля. Несмотря на то, что *Зейдлиц* шел за *Пиллау* и эскадренными миноносцами, он в 8 час. 1 июня еще раз сел на мель около Хорнс-Рифа. Он был снова снят после довольно значительной задержки, но в 13 ч. 30 м. его положение опять стало критическим. Чтобы ослабить давление воды на переборки, он шел задним ходом, но внезапно задувший свежий ветер развел волну. Попытка *Пиллау* взять его на буксир не удалась. Только 2 июня с помощью 2 спасательных пароходов он смог добраться до безопасного убежища в з. Яде, после того, как в течение многих часов он легко мог стать жертвой британского флота, если бы тот подошел к Хорнс-Рифу.

Глава 11

Потери обеих сторон. — 100 британских и 120 германских попаданий. — Героизм эскадренных миноносцев. — Главные силы британского флота не вступали в бой. — Результат — победа немцев „по очкам". — Отсутствие решительного результата. — Крупные последствия спасения германского флота. — Затяжка войны. — Затруднения британского командования. — Оборонительная тактика. — Перемены после боя. — Катастрофа с *Хемпширом*. — Гибель Китченера.

Британский флот вернулся в свои порты, не принудив противника к решительному бою и понеся более тяжелые потери. У обеих сторон погибли следующие корабли:

Британские	Водоизмещение в *т*	Германские	Водоизмещение в *т*
Линейные крейсера:			
Индефатигэбл	18 750	*Лютцов*	26 300
Куин Мэри	27 000		
Инвинсибл	17 250		
Старые линейные корабли:			
		Поммерн	13 200
Броненосные крейсера:			
Дифенс	14 600		
Блэк Принс	13 600		
Уориор	13 660		
Легкие крейсера:			
		Висбаден	5 500
		Фраунлоб	2 670
		Эльбинг	4 300
		Росток	4 700
Лидеры:			
Типерери	1 730		
Эскадренные миноносцы:			
Нестор	1 025	*S-35*	640
Номэд	1 025	*V-27*	640
Шарк	935	*V-29*	640
Тербьюлент	1 080	*V-48*	1 100
Ардент	980	*V-4*	560
Форчен	1 000		
Спароужок	935		
14 кораблей	113 570	11 кораблей	60 250

Англичане потеряли вдвое больше тоннажа, чем немцы, притом 3 больших корабля против 1 германского, так как боевая ценность *Поммерна* была очень невелика. Британские броненосные крейсера были корабли старых типов, но обладали довольно значительным ходом и весьма подходили для службы на отдаленных станциях и охраны торговли. 5 погибших британских броненосных кораблей были уничтожены с поразительной быстротой орудийным огнем. Из германских кораблей только 2 выше класса эскадренных миноносцев были уничтожены с такой же быстротой торпедами. Это были старый линейный корабль *Поммерн* и старый крейсер *Фраунлоб*.

Вот главные статистические данные:

1. Состав флотов (корабли боевой линии)

	Линейные корабли		Линейные крейсера в *т*	Всего в *т*	Вес бортового залпа тяжелых орудий (280-*мм* и выше) в *кг*
	Дредноуты	До-дредноуты			
	в *т*				
Англичане	648 200	—	196 900	845 100	177 948
Немцы	363 360	79 200	120 400	562 960	75 074

2. Потери

	Убитых	Раненых	Пленных	Погибшие корабли	
				число	тоннаж
Англичане	6 097	510	177	14	113 570
Немцы	2 551	507	0	11	60 250

Сражение продолжалось с 15 ч. 48 м. 31 мая до 3 ч. 30 м. 1 июня, считая и действия торпедных сил. По весу залпа англичане превосходили своих противников более, чем вдвое, но зато германские дредноуты и линейные крейсера имели преимущество (4 : 3) в смысле бронирования и защиты.

Подробное перечисление потерь и число попаданий дано в приложениях; ввиду того, что британский артиллерийский отчет опубликован не был, содержащиеся в них цифры несколько неточны. Но число попаданий и выстрелов, указанное в германской официальной истории, почти совершенно соответствует действительности. Немцы не преувеличивают числа попаданий в британские корабли, хотя и допустили некоторые ошибки.

Германские корабли добились всего около 120 попаданий тяжелыми снарядами из 3 597 выпущенных, что составляет 3,3%. Англичане добились 100 попаданий из 4 598 выпущенных тяжелых снарядов (1 239 из них были 381-*мм*) — 2,2% попаданий. Немцы выпустили 109 торпед, из которых попало 3 (в *Мальбро, Шарк, Номэд*). Англи-

чане выпустили 74 и добились 5 попаданий (в *Зейдлиц, Поммерн, Росток, Фраунлоб* и *V-4*).

В этом сражении обращает на себя внимание большое число попаданий в орудийные башни (13—в башни британских кораблей и 8—9—в германские), что указывает, насколько важно соответствующее бронирование башен. В некоторых случаях была пробита очень толстая броня. Например, на *Тайгере* 280-*мм* снаряд пробил 229-*мм* стальную броню, но, к счастью для корабля, не разорвался. На *Зейдлице* и *Дерфлингере* 381-*мм* и 343-*мм* снаряды пробили 250-*мм* броню башни. Но 356-*мм* поясная броня германских кораблей на дистанциях этого боя выдерживала попадания самых тяжелых британских снарядов.

Однако в одном или двух случаях удара снаряда, хотя и не пробившего броню башни, оказалось достаточно, чтобы заклинить башню. Так, снаряд, попавший в башню „X" на *Малайе,* не пробил крышу башни, но замедлил работу 381-*мм* орудия.

Тонкая броня, как общее правило, плохо защищала корабли от огня крупных орудий и неоднократно пробивалась; но против средних калибров (102—152-*мм*) тонкая броня легких крейсеров обеспечивала довольно надежную защиту. Крыши башен британских кораблей оказались слишком слабы, чтобы выдержать удары тяжелых снарядов при больших углах падения, хотя *Тайгер* спасся, вероятно, благодаря прекрасному качеству брони в самом тонком месте крыши башни „Q", которая вызвала разрыв попавшего на нее снаряда снаружи, предотвратив воспламенение находившихся в башне боевых запасов. Броневые палубы также были пробиты в двух или трех случаях; на *Тайгере* тяжелый снаряд, пробив тонкую бортовую броню, вызвал большой пожар кордита и пробил броневую палубу.

Один из эскадренных миноносцев завесы отряда Хууда *Шарк* подвергся жестокому огню германских эскадренных миноносцев и больших кораблей. В него попала торпеда против задней трубы, и он погиб, сражаясь до последней минуты. Его командиру оторвало левую ногу, но он не покидал своего поста и еще находил в себе силы ободрять команду. Когда корабль пошел ко дну, многие из его команды были живы, но, повидимому, гибель корабля не была своевременно замечена, и помощь пришла только поздно вечером, когда большинство людей уже погибло. Эскадренный миноносец *Экаста* был сильно поврежден, но на следующий день был взят на буксир эскадренным миноносцем *Нонсеч* (*Nonsuch*) и приведен в порт.

На *Типерери* в ночном бою с головными кораблями германского флота была перебита главная паровая магистраль; корабль окутали густые клубы пара, и на нём вспыхнул пожар; воспламенился кордит, а может быть нефть в систернах. Большинство офицеров, находившихся во время боя на мостике, было убито.

Когда *Спитфайр* и *Нассау* таранили друг друга, столкнувшись левыми бортами, на *Спитфайре* вообразили, что атаковали германский легкий крейсер, и никому не приходило в голову, что он столкнулся с дредноутом. 280-*мм* снаряд пролетел очень низко над мостиком; командир британского корабля (Трилони) присел, и снаряд в буквальном смысле погладил его по голове, почти содрав кожу и причинив мучительную рану. Приходится удивляться, как он вообще остался

в живых. *Спитфайр* шел со скоростью 27 узл., а *Нассау*—15, и треск при столкновении был потрясающий[1].

Потери англичан были тяжелее, когда-либо понесенных британским флотом. У Трафальгара они потеряли всего 1 690 чел. Потери в Ютландском бою были так велики потому, что погибло много кораблей, но ни на одном из уцелевших кораблей, даже сильно пострадавшем, не было более 200 жертв. Если бы 5 взорвавшихся британских кораблей были в состоянии выдержать атаку противника и сохранить плавучесть, как *Лютцов, Зейдлиц* и *Дерфлингер*, то вместо 6 784 чел., погибших и раненых, их, вероятно, было бы около 2 700. Поэтому нет никаких оснований предполагать, что погибшие британские корабли потерпели от огня противника сильнее, чем 3 упомянутых германских корабля, если не считать проникновения пламени в погреба.

Ютландский бой окончательно доказал, насколько в морской войне двадцатого века необходима хорошая броневая защита кораблей, особенно для флота, чьи надводные корабли могут быть вынуждены по стратегическим соображениям атаковать при неблагоприятном для них освещении. Если бы опыт первых боев войны до Ютландского боя был подробно изучен Адмиралтейством, и если бы до этого сражения были приняты меры против проникновения пламени в погреба, как это было сделано после боя, то, вероятно, атака британских линейных крейсеров привела бы к совершенно другим результатам. Конечно, всегда легко быть умным после дела, но в данном случае в течение всей войны имелись доказательства того, что британские снаряды не обладают должной силой и что британские огнеприпасы чересчур легко воспламенимы.

Еще один факт заслуживает особого внимания. Главные силы британского флота почти не вступали в бой, на них было только 7 пострадавших (5—на *Колоссез* и 2—на *Малъбро*). Из линейных крейсеров, которые вели тяжелый бой, на 3 (*Нью Зиленд*, *Индомитэбл* и *Инфлексибл*), потерь не было совсем. Из 60 000 чел., участвовавших в сражении, англичане потеряли 11%; немцы из 45 000—6,8%.

Обе стороны объявили сражение своей победой[2], но конечно это был не решительный бой; ввиду того, что немцы располагали гораздо более слабыми силами, справедливость требует признать, что это хотя и не был триумф, но успех „по очкам“ был на стороне германского флота.

Наиболее здравая из германских оценок — в.-адм. Гальстера:[3]

„В этом сражении Германия не добилась успеха, который мог бы повлиять на исход войны... На военные действия и на политику сражение не оказало никакого влияния. Да и не могло оказать, так как победа над главными силами Джеллико не была одержана, и заявление Тирпица о тяжелом поражении Англии заходит слишком далеко“.

---

[1] Командир *Спитфайра* доносил об этом случае: „Ближайший крейсер повернул с явным намерением меня таранить. Поэтому я положил право на борт, и мы столкнулись носовыми частями левого борта. Полагаю, что я значительно повредил этот крейсер, так как на полубаке миноносца осталось 20 футов германской обшивки“.—*Н. Н.*

[2] Германская официальная история (ч. V, стр. 446) характеризует его, как „жестокое поражение англичан“.

[3] Galster „England, Deutsche Flotte und Weltkrieg“ (Гальстер „Англия, германский флот и война“), стр. 118.

На нейтральные страны сражение также не произвело большого впечатления. В то время, как британские потери были опубликованы почти сейчас же, по истечении только промежутка времени, необходимого для предупреждения родственников убитых и раненых, гибель *Лютцова* и *Ростока* была скрыта[1]. Это отрицательно отозвалось на общественном мнении нейтральных и вызвало их недоверие к германским заявлениям, хотя все согласятся с тем, что на войне сокрытие таких важных фактов иногда бывает очень полезно. Британские сообщения сильно преувеличили потери немцев, хотя это преувеличение было основано на добросовестном заблуждении, так как в дыму и мгле каждой стороне казалось, что она потопила больше неприятельских кораблей, чем на самом деле.

Но хотя сражение не дало решительных результатов, вернее—именно потому, что оно их не дало, — и потому, что германский флот ушел от такого могущественного противника, как главные силы британского флота, это сражение оказало серьезнейшее влияние на дальнейший ход войны. Если бы Флот Открытого моря был уничтожен или хотя бы понес потери вдвое большие, а не вдвое меньшие, чем британский флот, англичанам было бы легче открыть доступ в Балтику и оказать поддержку России. Моральный эффект большого морского поражения на германский народ, в совокупности с неудачей под Верденом и колоссальными потерями в сражении на Сомме, был бы таков, что мог бы привести к поражению Германии еще в 1916 г. Кроме того, если бы в Ютландском бою германский флот был уничтожен, то потеря значительного числа опытных офицеров и рядовых предотвратила бы подводную войну и англичанам было бы легко минами запереть немцев в Гельголандской бухте. Оглядываясь назад и зная то, что нам известно в настоящее время, можно с уверенностью сказать, что „Флот Открытого моря был бастионом, за которым вырастала угроза подводной войны“[2]. Уничтожение или решительное поражение германского флота освободило бы большое число британских легких кораблей, которые приходилось держать в Скапа или Розайте в готовности выйти в море вместе с Гранд-Флитом на тот случай, если бы германский флот вышел в море и дал сражение. Крупный германский авторитет в.-адм. Гальстер утверждает, что Флот Открытого моря не оказал большого влияния на подводную войну, но он совершенно не объясняет, откуда были бы набраны офицеры и команды для подводных лодок, если бы Флот Открытого моря был уничтожен.

То обстоятельство, что англичанам не удалось уничтожить германский флот, было большим несчастьем для союзников и, вероятно, наряду с французским „Планом № 17“ послужило одной из главных причин гибельной затяжки войны. Ошибка британского командования заключалась в недостаточной энергии и недооценке значения времени. В британском уставе полевой службы 1909 г. говорится, что во встречном бою величайшее значение имеет „быстрота действий“. В соответствии с этим принципом, который подтверждается всем опытом войны на море и который постоянно внушался таким полководцем, как Наполеон, и та-

[1] Первое германское сообщение приведено с одной-двумя опечатками в „Ютландских депешах“ (стр. 559). В нем признаются только гибель *Поммерна, Висбадена, Фрауэнлоба* и нескольких эскадренных миноносцев.

[2] Из речи Битти в Ливерпуле 29 марта 1919 г.

ким флотоводцем, как Нельсон[1], действовал отряд британских линейных крейсеров.

Несмотря на неблагоприятное освещение, плохое качество британских снарядов и недостаточную защиту погребов, он все же смог подвести германский флот к британскому линейному флогу в таком состоянии и положении, при которых победа англичан была весьма вероятна. Выжидая точных сведений о положении германского флота, командующий Гранд-Флитом дал возможность немцам оправиться от внезапности, в то время как быстрое развертывание и стремительная атака открывали перед британским флотом большие перспективы. Наполеон подчеркивал, что в сражении, от которого зависят исход войны и судьба нации, полководец должен обладать исключительной решимостью; несомненно, что в Ютландском бою громадная моральная ответственность связывала британского командующего. Положение затруднялось опасностью от мин, торпед и подводных лодок (которые считались вездесущими). Чтобы обеспечить успех на войне, величайшие решения при самых тяжелых условиях должны приниматься с молниеносной быстротой, в то время, как у каждого командующего возникает естественное желание выждать выяснения обстановки. Когда же было принято определенное решение, то неудовлетворительная тактика Гранд-Флита трижды дала противнику возможность выйти из чрезвычайно тяжелого положения[2].

Германская официальная история не осуждает строго развертывание англичан влево; что же касается вызвавших оживленные споры отворотов от атак эскадренных миноносцев, то эти отвороты были, повидимому, тактическим приемом, признанным в обоих флотах и во всех соединениях, входивших в состав обоих флотов.

Но британские корабли очень медленно выполняли повороты на прежний курс и, ввиду неумения поворачивать „все вдруг", как германские линейные корабли, оказались неспособными поддержать соприкосновение с противником во время боя с кораблями Шеера.

Несчастные последствия имело оставление торпедных флотилий без ориентировки в положении германского флота и отсутствие распоряжения использовать каждую возможность для атаки противника крупными силами[3]. Флагманы торпедных соединений могли думать, и вероятно думали, что их силы сохраняются для нового боя, которого все ожи-

---

[1] Многие офицеры, не учитывая всей важности в бою вопроса времени, критиковали Нельсона за его стремительность в бою у Трафальгара.

[2] Ньюболт („Операции английского флота в мировую войну", т. IV) в главе 1 „После Ютландского боя", оценивая его влияние на последующую тактику, говорит: „...Ютландский бой не внес никаких радикальных изменений ни в кораблестроение, ни в тактику, ни в организацию. Результаты боя заставили каждого ответственного начальника пересмотреть принятые методы в порученной ему области, но результаты боя не показали, что мы ошибались в основных вопросах всей нашей системы руководства флотом в целом". „Ютландский бой был поворотным пунктом, но не переворотом. Он повлек за собой некоторые изменения в материальной части и организации флота, не затронувшие основных принципов".—*Н. Н.*

[3] Обращает на себя внимание то, что, потеряв связь с противником, Джеллико с наступлением темноты не организует его поисков ни крейсерами, ни миноносцами. Не делают этого и отдельные флагманы легких сил, на прямой обязанности которых это лежало. Все ночные атаки миноносцев являются результатом случайных встреч с неприятелем, причем в большинстве случаев британские миноносцы не подозревают, что они атаковывают германские линейные корабли, принимая их за легкие крейсера (например, *Спитфайр*).—*Н. Н.*

дали на следующее утро, и при таких условиях были совершенно правы, что воздержались от действий по собственной инициативе и не стали без соответствующих распоряжений сосредоточивать всю энергию на атаке германских больших кораблей. Озабоченное обеспечением обороны британское командование затупило мощное торпедное оружие и помешало эскадренным миноносцам использовать возможности атаковать противника, представлявшиеся им несколько раз в течение ночи.

Крайнюю осторожность англичан иногда стараются объяснить отсутствием у Гранд-Флита каких бы то ни было резервов. На самом же деле у англичан не участвовало в Ютландском бою 8 больших кораблей, уже готовых или почти готовых против 4 германских кораблей того же класса. У англичан это были следующие корабли с 381-*мм* артиллерией: *Ризолюшен (Resolution)*, *Роял Соврен (Royal Sovereign)*, *Ринаун (Renown)*, *Рипалс (Repulse)* и *Куин Элизабет (Queen Elizabeth)* и более старые *Эмперор ов Индиа (Emperor of India)*, *Дредноут (Dreadnought)* и *Острэлиа (Australia)*.

Германский резерв составляли вооруженные 381-*мм* артиллерией линейные корабли: *Баден (Baden)* и *Байерн (Bayern)*, новый линейный крейсер *Гинденбург (Hindenburg)* и старый линейный корабль *Кёниг Альберт (König Albert)*. Таким образом англичане располагали значительным резервом, а дальнейшим резервом являлись еще 7 французских линейных кораблей.

Из поврежденных в бою кораблей англичанам пришлось 1 июня оставить крейсер *Уориор*, который немедленно вслед за тем затонул. *Уорспайт* и *Мальбро* были атакованы подводными лодками; первый — лодками *U-51* и *U-63*, второй — *U-46*, но обе атаки не удались. Ни главные силы Гранд-Флита, ни линейные крейсера нападению подводных лодок противника не подвергались [1].

Ютландский бой был последним серьезным боевым столкновением между надводными кораблями. Правда, германский флот менее, чем через 3 месяца опять вышел в море, хотя и не проявил готовности принять бой, но попытки „лихих“ набегов на побережье Великобритании прекратились, вероятно потому, что большинство офицеров и команд сознавало, что их благополучный уход в Ютландском бою был в значительной степени результатом счастливой случайности.

После сражения на британских кораблях был введен ряд усовершенствований и погреба были обеспечены от проникновения пламени [2]; они были защищены добавочной броней против попадания снарядов через броневые палубы; бортовая броня в наиболее уязвимых местах и крыши

---

[1] Еще 15 мая Шеером были высланы в море 26 подводных лодок, которым было приказано сперва находиться в дозоре между Норвегией и Шотландией, а затем перед самым выходом германского флота, приведшим к Ютландскому бою, занять позиции перед базами Гранд-Флита для атаки выходящих британских соединений. Однако присутствие в море столь значительного числа подводных лодок было известно Адмиралтейству, и британские корабли приняли соответствующие меры. Хотя отдельные корабли и отряды, вышедшие в море, и подверглись безрезультатным атакам (три случая), но главные силы миновали завесу подводных лодок, не будучи ими замеченными, почему задача разведки и не была ими выполнена. Обратное возвращение Гранд-Флита прошло незамеченным для подводных лодок, и только указанным в тексте лодкам представился случай атаковать подбитые линейные корабли *Мальбро* и *Уорспайт*.—*Н. Н.*

[2] Шульц (Schultz), стр. 249—250. Были также широко использованы толстые шерстяные занавеси, давшие хорошие результаты.

башен были усилены. В сущности были приняты те же меры, которые были приняты в германском флоте после боя на Доггер-банке [1].

Тогда же в британском флоте обратили внимание на боевые запасы; были введены новые типы снарядов [2] (хотя они были готовы только в 1918 г.), которые вдвое увеличили мощность британских тяжелых орудий. Поступили на снабжение торпеды с дальностью 95 каб. (ок. $17^1/_2$ *км*). Для защиты от страшных ожогов лица и рук орудийные расчеты были снабжены масками и перчатками из огнеупорного материала. Можно сказать без преувеличения, что живучесть и ударная сила больших британских кораблей возросли на 50%. Были введены более сильные дальномеры и более быстрые приемы пристрелки, так что для перехода на поражение требовался вдвое меньший срок, чем прежде.

Несмотря на неудачные результаты, которые дала в бою британская тактика, она осталась, по существу, неизменной: „Подходить возможно ближе к противнику параллельными кильватерными колоннами (линия кильватерных колонн дивизий) и развертываться в последнюю минуту в боевой порядок, длина, неудобоуправляемость и негибкость которого затрудняют охват или преследование противника". На этот способ отрицательно смотрели многие офицеры флота [3] и, пока он оставался в силе, было мало надежды принудить к решительному бою противника с такой маневренностью, какой обладал флот Шеера [4], и той возможностью уклониться от решительного боя, какую дают торпедные атаки и применение дымовых завес. Не было также предпринято никаких шагов к развитию инициативы у командующих эскадрами.

По возвращении из этого нерешительного сражения англичан постигло большое несчастье. 6 июня в 19 ч. 35 м. броненосный крейсер *Хемпшир*, на котором шел лорд Китченер, следовавшей из Скапа Флау в Россию, наскочил на мину около Броф ов Берси (Brough of Birsay), западнее главного острова Оркнейского архипелага, и при сильном волнении на море через 15 минут затонул. В этой катастрофе погибли лорд Китченер [5], его штаб, все офицеры и команда крейсера; спаслось только 12 чел. В связи

---

[1] В этом бою (24 января 1915 г.) линейный крейсер *Ляйон* получил ряд серьезных повреждений (5 попаданий крупного 280-*мм* калибра) с пробитием брони, повреждениями башен и затоплением отсеков с выводом из действия ответственных механизмов и устройств. Однако никаких выводов по этой части из боя сделано англичанами не было.—*Н. Н.*

[2] Сэр Р. Хадфильд (в журнале „Engineer" от 1 апреля 1921 г.) указывает, что британские снаряды были плохи из-за неудовлетворительных условий приемки, выработанных Адмиралтейством.

[3] О дискуссии между офицерами Гранд-Флита см. у Шульца, стр. 228.

[4] Совершенно очевидно, что вопрос был не в том, чтобы „принудить к решительному бою германский флот", что британское командование имело полную возможность сделать в Ютландском бою, раз встреча уже произошла, а в том, что Джеллико не имел собственного твердого стремления провести этот бой, и стремился во что бы то ни стало избежать риска.—*Н. Н.*

[5] Китченер был послан в Россию во главе военной и финансовой миссии в ответ на просьбу царского правительства о предоставлении Великобританией для России крупных кредитов для заказов военного снаряжения. Китченеру предстояло, ознакомившись на месте с финансовым, экономическим и военным положением союзника, решить вопрос о предоставлении кредитов в соответствии с действительной платежеспособностью страны и готовностью царского правительства нести дальнейшие союзнические обязательства. Вместе с тем ему надлежало произвести всестороннюю „ревизию" боеспособности русской армии и наложить новые военные обязательства на будущее время.—*Н. Н.*

с этой катастрофой долго циркулировали самые дикие слухи об измене, но факты исключают такую возможность. Минное заграждение из 22 мин, на котором погиб *Хемпшир*, было поставлено 29 мая подводной лодкой *U-75* (Бейтцен[1]) в протраленном фарватере к западу от Оркнейских островов; эта постановка была частью операции, задуманной Шеером и приведшей к Ютландскому бою. В день отплытия Китченера был сильнейший шторм с крупной волной от *NO*. Китченер сам настаивал на немедленном отправлении, и Джеллико лишь неохотно подчинился его желанию. Вначале предполагалось, что *Хемпшир* пойдет от Скапа Флау восточным проходом, но так как из-за шторма нельзя было тралить фарватер с этой стороны и эскадренные миноносцы не могли бы сопровождать крейсер, было решено послать его западным проходом, где он был бы лучше защищен. Но и в этом случае было два возможных пути: один мимо Сьюл Скерри (Sule Skerry) — уединенного маяка в 30 милях к западу от Оркнейских островов, стоящего среди бушующего моря, и второй—вплотную под берегами Оркнейских островов. Был избран второй путь, так как он был более защищен, находился под постоянным наблюдением и им часто пользовались вспомогательные суда. В 17 ч. 30 м. *Хемпшир* вышел из Скапа в сопровождении эскадренных миноносцев *Юнити* (Unity) и *Виктор* (Victor). Вскоре после того, как он вышел, ветер переменился на сильный шторм от *NW*, и эскадренные миноносцы не могли поспевать за *Хемпширом* из-за волны. Впрочем, даже если бы они присутствовали при катастрофе, то в этот шторм при чрезвычайно низкой температуре воды они мало чем могли бы помочь. Дисциплина поддерживалась на *Хемпшире* до последней минуты, хотя из-за шторма нельзя было даже спустить шлюпок. Только 12 чел. достигли гранитных берегов острова. Китченера видели на палубе сосредоточенным и спокойным. Гибель Китченера и 700 чел. личного состава корабля была вызвана двумя причинами: штормом, который помешал итти обычным путем, и переменой ветра, из-за которой эскадренные миноносцы не смогли сопровождать крейсер. Если предполагать предательство, то никто не мог бы рассчитывать на эти неудачи.

---

[1] Погиб в сентябре 1917 г. на *U-102*. *U-75* с другим командиром была потоплена в декабре 1917 г.

Глава 12

Выход Шеера в августе 1916 г.—Гибель крейсеров *Нотингхэм* и *Фалмут*.— Джеллико — Первый морской лорд. — Дуврский барраж. — Набеги германских эскадренных миноносцев. — Новое оружие. — Бомбардировка побережья Бельгии. — Кийз сменяет Бэкона. — Новое заграждение в Английском канале. — Деятельность германских подводных лодок. — Планы закупорки германских баз. — Северное минное заграждение. — Два нападения на Скандинавский конвой. — Бой 17 ноября 1917 г. в Гельголандской бухте. — Линейные корабли США в Скапа Флау. — Германское нападение на Дуврский патруль. — Заблокирование Зеебрюгге. — Последний поход Шеера. — Планы ослабления Гранд-Флита. — Восстание в германском флоте. — Последние рейды германских каперов.

В течение нескольких недель после Ютландского боя, пока ремонтировались пострадавшие германские корабли, Флот Открытого моря почти бездействовал. Но в этот период затишья и после него подводные лодки так энергично занялись постановкой мин, что Гранд-Флиту стала угрожать опасность оказаться отрезанным минами. Уже начали сказываться серьезные последствия того, что германский флот уцелел в Ютландском бою. Потребовалось значительное усиление тральных флотилий, приданных частям Гранд-Флита, для чего пришлось снимать суда с патрульной службы. В середине августа, когда корабли германского флота, кроме *Зейдлица* и *Дерфлингера*, были снова готовы к бою, Шеер задумал новую операцию с целью поймать в ловушку часть британского флота совместными действиями надводного флота, 8 цеппелинов и всех действующих подводных лодок. На этот раз его подводные лодки не были расставлены у британских баз, как перед Ютландским боем, а были поставлены на линиях поперек предполагаемых путей движения британских сил. Главные силы германского флота должны были итти к Сэндерлэнду и, в случае отсутствия превосходных сил англичан, в сумерки 19 августа бомбардировать этот город. Линия из подводных лодок была расположена в Северном море, северо-восточнее Бляйта (Blyth), и вторая — около мыса Флэмборо Хэд (Flamborough Head). У берегов Голландии, северо-западнее Терсхеллинга, на путях, которыми обыкновенно ходил Тэрвит, были выставлены 2 линии из малых подводных лодок, базировавшихся на Зеебрюгге.

Чтобы усилить эскадру линейных крейсеров, которая состояла в это время только из *Мольтке* и *фон-дер-Танна*, Шеер дал Хипперу новый линейный корабль *Байерн* с 381-*мм* артиллерией и 2 самые быстроходные дредноута: *Гросер Курфюрст* и *Маркграф*. Объединенный

отряд Хиппера должен был итти в 20 милях впереди германских главных сил, в составе которых не было ни одного до-дредноута.

Англичане перехватили радио, из которого было ясно видно, что предстоит какое-то движение германского флота, и 18 августа в 17 час. Гранд-Флит вышел в море. Походный порядок был тот же, что и перед Ютландским боем, но на этот раз отряд Битти находился в 20 милях от главных сил. Чтобы предупредить возможность внезапного нападения со стороны англичан, 4 германских дирижабля вели разведку к *N* от Шеера и столько же к *W* и *SW*.

В Гранд-Флите флагманский корабль Стэрди *Херкюлес* буксировал привязной аэростат. По мере продвижения Гранд-Флита в Северное море начали попадаться германские подводные лодки, и по нескольким британским кораблям были выпущены торпеды.

19 августа в 5 ч. 50 м. легкий крейсер *Нотинхэм*, шедший 20-узловым ходом, получил 2 попадания торпедами подводной лодки *U-53*. Он остался на плаву, но, несмотря на все усилия прикрыть его, час спустя в него попала еще одна торпеда; его пришлось покинуть, и он вскоре затонул. Так как Джеллико не знал точно, был ли *Нотинхэм* потоплен торпедой или подорвался на минном заграждении, Гранд-Флит изменил курс на *N*, а через 2 часа лег на прежний курс. В 9 ч. 45 м. англичане заметили цеппелин, находившийся вне досягаемости артиллерийского огня.

Радиопеленгование показало, что германский флот быстро сближается с Гранд-Флитом, и ожидание боя сделалось напряженным. Видимость была исключительно хорошая. К этому времени на британских кораблях были исправлены самые опасные недостатки и, хотя их снаряды не могли сравняться с германскими, но зато у них было 29 линейных кораблей, из которых 8 с 381-*мм* орудиями, и 6 линейных крейсеров против 17 германских линейных кораблей и 2 линейных крейсеров. Шеер, очевидно решив, что обстановка складывается слишком неблагоприятно для него, повернул обратно. У него уже вышел из строя один корабль: линейный корабль *Вестфален* был атакован британской подводной лодкой *E-23*, несшей дозор в Бухте, и получил попадание торпедой. Вторая атака не удалась. Корабль, хотя и не серьезно поврежденный, должен был вернуться в порт, и как только он ушел, *E-23* всплыла и донесла по радио о месте германского флота. Это был первый случай, когда британская подводная лодка использовала радио дальнего действия. Гранд-Флит повернул обратно вскоре после поворота германского флота, так как не было никакого смысла итти дальше, подвергая корабли риску нападения подводных лодок. На обратном пути легкий крейсер *Фалмут*, шедший зигзагами 23-узловым ходом, получил попадание в носовую и кормовую части 2 торпедами, пущенными подводной лодкой *U-66*. Корабль был еще в состоянии итти собственным ходом, но, несмотря на все усилия прикрыть его отход, на следующий день подводная лодка *U-63* попала в него еще 2 торпедами, и он затонул. В *U-66* были сброшены глубинные бомбы, и она получила небольшие повреждения. Англичане потеряли в этой операции 2 хороших легких крейсера и 48 чел. убитыми.

Между тем, около 18 час. в соприкосновение с германским флотом вступил Тэрвит со своими легкими крейсерами и приблизительно 20 эскадренными миноносцами. Хотя, по словам Шеера, обстановка благо-

приятствовала ночной атаке, попытки атаковать не было предпринято, вероятно потому, что не было надежды нанести противнику серьезный урон, так как легкие силы не были поддержаны большими кораблями. Операцию Шеера можно считать удачной; ценой незначительных повреждений 1 линейного корабля он потопил 2 британских крейсера и опроверг оптимистическое мнение, будто после Ютландского боя германский флот больше не отважится выходить в море. Кроме того, успех атак подводных лодок против *Нотинхэма* и *Фалмута* сильно встревожил британское командование.

Ранее предполагалось, что легкие крейсера в море на больших ходах не нуждаются в охранении их эскадренными миноносцами. Теперь же каждому легкому крейсеру пришлось придавать для его охран эскадренный миноносец. Таким образом, эскадренные миноносцы, бывшие до сих пор наиболее действительным средством нападения на подводные лодки, стали еще в большей степени, чем раньше, привлекаться к выполнению оборонительных задач. В сентябре Гранд-Флит был усилен 2 новыми линейными крейсерами *Рипалс* и *Ринаун*, вооруженными шестью 381-*мм* орудиями каждый, но так слабо бронированными, что на них смотрели с недоверием и им должно было быть поставлено по меньшей мере тысяча тонн добавочной брони.

28 ноября Джеллико был назначен первым морским лордом, а в командование Гранд-Флитом вступил Битти. Командующим отрядом линейных крейсеров был назначен в.-адм. Пэкенхем. Примерно в это же время через дозоры Гранд-Флита благополучно прорвались германские истребители торговли (вспомогательные крейсера) *Меве* и *Вольф*.

В октябре германское правительство решило возобновить нападения подводных лодок на торговые суда, и с этих пор внимание германского флота было обращено, главным образом, на оказание поддержки подводным лодкам.

4 ноября 2 германские подводные лодки *U-20* и *U-30* выскочили на мель у берегов Дании, недалеко от Бовбьерга (Bovbjerg) и так как были получены сведения о приближении к ним британских кораблей, то на помощь им вышла 3-я эскадра Флота Открытого моря. *U-20* снять не удалось, и она была уничтожена. В тоже время крейсеровавшие у места аварии линейные корабли *Гросер Курфюрст* и *Кронпринц* были атакованы находившейся поблизости британской подводной лодкой *J-1*[1], и оба получили попадания. Ни один из них не был поврежден серьезно, но Вильгельм II выразил порицание Шееру за то, что он рискнул такими ценными кораблями. Оправдания Шеера, с морской точки зрения, были вполне убедительны. Он утверждал, что нельзя оставлять подводные лодки без поддержки больших кораблей и что с этого времени главной задачей Флота Открытого моря должно стать прикрытие выхода и возвращения подводных лодок[2].

---

[1] У Ньюболта („Операции английского флота в мировую войну", том IV, стр. 71) говорится, что это была не *J-1*, а *E-1* (кап. 2 ранга Лоренс). — *Н. Н.*

[2] В своих объяснениях кайзеру по этому поводу Шеер писал: „Вся организация боевой деятельности флота сводится к установлению наивозможно полной безопасности всех его операций и к обеспечению беспрепятственного прохода в базы кораблей, следующих с моря для ремонта и отдыха. Эта задача представляется чрезвычайно важной, так как при развитии в будущем подводной кампании (на которой по моему убеждению рано или поздно сосредоточится вся наша деятельность на море) флоту предстоит одна единственная задача—обезопасить выход и возвращение подводных лодок".—*Н. Н.*

Возобновление подводной войны против торговли означало повышение трудностей работы морских сил, охранявших Дуврский пролив. Активность германских торпедных сил, базировавшихся на Зеебрюгге, увеличивалась; 23 июля они захватили шедший в Голландию британский пассажирский пароход *Брюссель (Brussels)* и взяли в плен его капитана Фрайета; его обвинили в том, что он действовал как „вольный стрелок“ [1], так как он 28 марта 1915 г. пытался таранить атаковавшую его германскую подводную лодку. Вопреки всем законам морской войны, он был 27 июля 1916 г. германским военным судом приговорен к смерти и расстрелян. Со стороны немцев это действие было непростительным преступлением, так как право торговых судов защищаться от нападения признавалось с незапамятных времен. Несколько позднее в руки немцев попал капитан другого британского парохода (Блэки), и германские газеты сообщили, что ему угрожает та же участь. Англичане, хотя и не официально, пригрозили репрессиями, и эта угроза, очевидно возымела действие.

У побережья Фландрии происходили частые стычки между британскими и германскими эскадренными миноносцами, в которых англичане несли значительные потери.

26 октября немцы, наконец, атаковали Дуврский барраж. Англичане давно этого ожидали, но охранять его было трудно, ввиду ограниченного числа эскадренных миноносцев [2]. Германский отряд под командой Михельсена состоял из 11 сильных новых эскадренных миноносцев. В безлунную ночь, во время прилива, когда британские мины у входа в Канал были глубоко под водой, немцы вышли из Зеебрюгге и потопили охранявшие барраж 6 дрифтеров и старый эскадренный миноносец *Флёрт* (*Flirt*), с которого спаслось только 9 чел. [3] Затем они застигли и уничтожили близ мыса Гри-Нэ пустой воинский транспорт *Куин (Queen)* и пустили торпеду в британский эскадренный миноносец *Ньюбиэн* (*Nubian*) (принявшего их за своих). Торпеда снесла *Ньюбиэну* носовую часть. Впоследствии он был поднят и к нему приделали носовую часть эскадренного миноносца *Зулу* (*Zulu*), которому 8 ноября взрывом оторвало корму. Таким образом, из двух половин двух разных кораблей был составлен эскадренный миноносец *Зубиен* (*Zubian*). Во время этого похода эскадренный миноносец *Эмезон (Amazone)* был сильно поврежден снарядом, в то время как германские эскадренные миноносцы ушли без серьезных повреждений. Морские силы, охранявшие Дуврский пролив, были численно совершенно недостаточны [4] для охраны от таких набегов и находились в невыгодных условиях, так как прежде, чем атаковать, им всегда приходилось сперва опознавать приближавшиеся к ним ночью корабли. Немцы же не церемонились: сначала они открывали огонь, а потом уже определяли по ком стреляют. Они

---

[1] Hall „Law of Naval Warfare“ (Хол „Право морской войны“), стр. 54. Беспристрастный американский авторитет Гарнер (т. I, стр. 407 и след.) осуждает казнь Фрайетта, как „судебное убийство“.

[2] „Dover Patrol“ („Дуврский патруль“), т. II, стр. 340—341.

[3] Его прожекторы освещали место гибели дрифтеров.

[4] Смотри „Dover Patrol“ („Дуврский патруль“), т. II, стр. 330, относительно напряженной работы отряда эскадренных миноносцев Бэкона и Thomazi „La Guerre Navale dans l'Adriatique“ (Томази „Морская война в Адриатике“), стр. 179 и 180, относительно затруднений, с которыми приходилось бороться союзникам. Единственным выходом было более значительное сосредоточение британских сил.

почти неизменно пускали в ход торпеды, тогда как англичане преимущественно действовали артиллерией, ослепляя себя блеском выстрелов в ночной темноте. Рыбаки на дрифтерах вели себя чрезвычайно мужественно; они сильно пострадали — 45 было убито, 10 взято в плен и 5 ранено[1].

Следующий набег германскими эскадренными миноносцами был предпринят 23 ноября. 6 британских дрифтеров встретились с 6 германскими эскадренными миноносцами и оказали им такое сопротивленке, что немцы ушли. Однако 25 ноября германские миноносцы захватили у восточного побережья британский вооруженный траулер и потопили его, забрав в плен команду. В ночь на 23 января 1917 г. эскадренные миноносцы Тэрвита наткнулись на дивизион германских миноносцев, шедший из Зеебрюгге в Эмден; произошла жаркая стычка, в которой погиб от торпеды большой британский эскадренный миноносец *Саймун* (*Simoon*). На нем погибло 47 чел. Во второй схватке в ту же ночь был сильно поврежден большой германский эскадренный миноносец *V-69*, который понес большие потери и вынужден был уйти в Имуйден, а *S-50* заставили уйти в Зеебрюгге. *V-69* был отремонтирован и смог вернуться в Эмден.

В ночь на 25 февраля 1917 г. германские эскадренные миноносцы вышли из Зеебрюгге и скрытно подошли к Тэнет (Thanet), где они обстреляли м. Бродстэрс (Broadstairs) и убили женщину с ребенком; они обстреляли также с дальней дистанции гор. Маргэйт (Margate). Их отогнал британский эскадренный миноносец *Леврок* (*Laverock*). В следующий выход, 17 марта, им удалось потопить британский эскадренный миноносец *Парагон* (*Paragon*), который пошел ко дну в течение 8 мин. почти со всей командой; уцелело только 8 чел. Немного спустя был подорван торпедой эскадренный миноносец *Люэлин* (*Llewellyn*), освещавший прожекторами место гибели *Парагона* для спасения людей; но он получил незначительные повреждения. Тогда же был обстрелян с большой дистанции гор. Рамсгэйт. 26 марта эти же эскадренные миноносцы проскользнули вдоль побережья Фландрии к Дюнкерку и выпустили по городу 60 снарядов.

7 апреля британские сторожевые моторные катера (СМВ) успешно атаковали германские эскадренные миноносцы у Зеебрюгге и потопили торпедами большой новый 1 000-*т* эскадренный миноносец *G-88*. Это был первый успех англичан в использовании этого нового класса боевых кораблей.

20 апреля 1917 г. 2-я германская торпедная флотилия прорвалась двумя группами в пролив и обстреляла Калэ и Дувр. При отходе одна из групп, состоявшая из 6 эскадренных миноносцев, была застигнута британскими лидерами *Броук* (*Broke*) (два 120-*мм* и два 102-*мм* орудия) и *Суифт* (*Swift*) (одно 152-*мм* и два 102-*мм* орудия), находившимися в дозоре у западного края барража. Противники сошлись на контркурсах левыми бортами; англичане выпустили торпеды, одна из которых попала в *G-85* и повредила его. Вспышки от выстрелов 152-*мм* орудия на *Суифте* ослепили на нем всех, и он потерял из виду немцев.

[1] Обстоятельства этого нападения послужили предметом специального расследования Адмиралтейства, которое выяснило чрезвычайно низкое состояние всей организации обороны, неудовлетворительность системы опознания и оповещения, плохую службу связи и отсутствие точных указаний для действий миноносцев. — *Н. Н.*

Броук протаранил *G-42*, концевой германский эскадренный миноносец, и в то же время выпустил в него торпеду и обстрелял артиллерией. *G-42* начал тонуть, и оставшиеся в живых немцы бросились на *Броук*, чтобы сдаться. Англичанам же показалось, что они идут на абордаж, и несколько из них было убито, прежде чем ошибка выяснилась. *G-85* быстро затонул от второй торпеды, не переставая до последней минуты стрелять из одного из своих 105-*мм* орудий. С двух германских кораблей было спасено 118 чел., из которых 30 умерло от ран и истощения. И *Броук* и *Суифт* получили большие повреждения.

Адм. Бэкон одобрил тактику британских кораблей, применивших торпеды и таран[1]. После мартовских боев он ввел следующую организацию службы дозора: ночью эскадренные миноносцы действовали группами по 4 и ходили курсами, рассчитанными на прикрытие пунктов, на которые можно было ожидать нападения немцев. Один из концов каждой линии движения дозора находился в пределах видимости какого-либо навигационного огня, так что дозорные суда могли точно проверять место; там, где 2 дозорные линии сходились близко, время поворотов было рассчитано так, чтобы встречи были невозможны. При такой системе можно было атаковать каждое замеченное неизвестное судно. Но, конечно, эта организация оказалась совершенно не в состоянии помешать проходу подводных лодок.

В ночь с 24 на 25 апреля германские эскадренные миноносцы появились еще раз, обстреляли Дюнкерк с большой дистанции и потопили маленький французский эскадренный миноносец *Этандар* со всей командой (75 чел.). 27 апреля они обстреляли с дальней дистанции Рамсгэйт и Маргэйт, где было убито 2 чел. и ранено 3 чел., но сами были обстреляны таким жестоким огнем 152-*мм* пушек новых береговых батарей и монитора *Маршал Ней* (*Marshal Ney*), что после этого в течение нескольких месяцев не решались возобновить свои подвиги. Были приняты особые меры в смысле затемнения или снятия огней и буев, которые дали хорошие результаты.

2 мая произошел случай, имеющий историческое значение: британский пароход *Джинэ* (*Gena*) был потоплен у восточного побережья торпедой, пущенной германским гидросамолетом. Впервые это оружие было применено англичанами в Дарданеллах 12 августа 1915 г.

В 1916 и 1917 гг. по настоянию сухопутного командования была возобновлена бомбардировка германских береговых укреплений Фландрии и морских баз с целью привлечь внимание немцев к этому важному участку побережья. Но только к 1917 г. были готовы достаточно сильные мониторы *Эребус* (*Erebus*) и *Тэрор* (*Terror*), вооруженные 381-*мм* (15″) орудиями и имевшие 12-узловой ход, вместо 5—6-узлового хода предыдущих мониторов. Обе стороны широко применяли дымовые завесы, под защитой которых огонь англичан произвел большие разрушения в мастерских портов Остэнде и Зеебрюгге, хотя батопорты шлюзов повредить не удалось. Оба порта сделались неудобными для германских торпедных судов, и германским эскадренным миноносцам пришлось базироваться на Брюгге, тогда как для подводных лодок начали строить бетонные убежища.

19 октября *Тэрор* получил попадание торпедой, и хотя благодаря противоминным наделкам пострадал не серьезно, но все же был вынуж-

[1] „Dover Patrol“ („Дуврский патруль“), т. II, стр. 353—358.

ден войти в док; 28 октября однотипный с ним монитор *Эребус* был атакован управляемым на расстоянии и ударившим его в середину корпуса моторным катером, несшим на себе 300—500 фунтов взрывчатого вещества. Людей на катере не было, он был снабжен вьюшкой изолированного электрического кабеля, соединявшего его с берегом; направление указывалось с помощью самолета. Скорость его хода была порядка 30 узлов.

Перед войной в Англии производились испытания судна такого типа. В этом деле на *Эребусе* обломками от взрыва было убито 2 чел. и ранено 15 чел. Противоминные наделки были вдавлены взрывом, но сам корабль течи не дал[1]. Следующие 3 атаки такими же катерами совершенно не удались.

5 июня в стычке у побережья Фландрии эскадренные миноносцы Тэрвита потопили германский эскадренный миноносец *S-20* (550 *т*). До конца 1917 г. подводные лодки все еще могли без особых трудностей проходить Дуврским проливом, но к этому времени уже были готовы мины для постановки надежного заграждения по плану Адмиралтейства. Должны были быть поставлены 8 линий в мелких водах (с углублением от 6 до 21 *м*) (от 20 до 70 фут) и 14 линий в более глубокой части. 19 декабря на этом минном поле взорвалась подводная лодка *UB-56*. Таково было положение дел, когда в.-адм. Бэкон был отозван и его место занял в.-адм. Кийз.

Смена командования была результатом решения наглухо закрыть пролив с помощью постоянного дозора из надводных кораблей (с прожекторами и неподвижными огнями) в сочетании с минными заграждениями. Надо отдать справедливость Бэкону, которого так критиковали впоследствии, но который и сам был строгим критиком, что он обеспечил отличное сообщение с Францией и что со слабыми силами, в течение 2 лет, не допустил каких-либо серьезных действий против торговых судов в Канале. Ему не удалось запереть пролив для подводных лодок[2] но это было почти невозможно до появления соответствующих мин. Нет никакого сомнения в том, что вплоть до поражения германских армий опасность, грозившая Дуврскому проливу, была достаточно серьезна и что за всю войну не было более тяжелой ошибки, чем ошибка союзного сухопутного командования, позволившего немцам сначала захватить, а затем почти без помехи удерживать за собой Фландрское побережье.

В то время как позиция германского правительства в отношении подводной войны от времени до времени менялась, подводные лодки продолжали действовать активно и потери в торговом тоннаже росли, не опускаясь ниже 100 000 *т* в месяц, а чаще — превышая эту цифру. Германских же подводных лодок в 1916 г. в северных водах погибло только 15. Из более крупных лодок *U-68* была потоплена судном-ловушкой, *U-51* — торпедой с британской подводной лодки *H-5* в Гельголандской бухте и *U-74* потоплена траулерами. 3 января 1917 г. германское правительство объявило, что оно не будет соблюдать никаких ограничений в ведении подводной войны и закрывает для всякого судоходства, включая и нейтральное, район вокруг Британских островов и

[1] „Dover Patrol“ („Дуврский патруль“), т. II, стр. 172—173.

[2] Немцы убрали две секции сети и отметили проход буйками, причем никто этого повидимому, не заметил.

вдоль побережья Франции; впоследствии запретной зоной оно объявило все Средиземное море, за исключением полосы у побережья Испании и узкого фарватера для доступа к берегам Греции.

Германское правительство приняло такое решение потому, что оно было готово пойти на войну с США и потому, что высшее морское командование определенно ручалось, что если будет проведена беспощадная подводная блокада, то к июлю 1917 г. Великобритания будет обессилена. Президент Вильсон прервал дипломатические сношения с Германией, но в то же самое время он пытался создать из нейтральных держав лигу, которая заставила бы как союзников, так и центральные державы заключить такой мир, условия которого он считал справедливыми. Его условия в этом направлении не имели успеха и когда немцы стали топить торговые суда США и с ними американских граждан, Вильсону волей-неволей пришлось 6 апреля 1917 г. объявить Германии войну.[1]

Первоначальным намерением Вильсона, повидимому, было предоставить союзникам самим вести борьбу с немцами в Европе. Это ясно видно из разоблачений полк. Хауса (Hous). Поэтому он держался политики пассивной обороны и ограничился посылкой в Европу 6 эскадренных миноносцев отличного типа *Уодсуорт* (*Wadsworth*), которые стали базироваться на Куинстаун. Несмотря на то, что непосредственная помощь США была незначительна, их вступление в войну произвело большой моральный эффект. Оно было, вероятно, одной из причин мятежей, которые начались в 3-й эскадре Флота Открытого моря в мае 1917 г., вследствие упадка морального состояния германских моряков. В августе отказались повиноваться команды линейных кораблей *Принц-регент Луитпольд* и *Фридрих-дер-Гроссе*. Главарей судили полевым судом, 2 кочегара были казнены, но революционные настроения остались и становились все более грозными, так как они стимулировались успехами революции в России[2].

В сентябре 1917 г. в Лондоне состоялась конференция морских представителей союзных держав для обсуждения планов будущих операций; главной ее целью было дать правительству США сведения о том, как

---

[1] Автор совершенно искажает истину, освещая вопрос о вступлении США в войну. Потопление судов и граждан США было только предлогом, действительные же мотивы выступления США на стороне союзников были следующим образом формулированы проф. Чикагского университета Мак-Лафлиным, посланным в Англию в 1918 г. президентом США Вильсоном для разъяснения причин, побудивших США отказаться от нейтралитета: „Но раз пришло время, когда должны были решаться все эти великие мировые вопросы, и оказывалось, что США не будут иметь голоса—этого плоть и кровь уже не могли выдержать“. Таким образом причиной вступления США в войну были совершенно определенные империалистические интересы американской буржуазии. Соединенные штаты стремились максимально нажиться на войне за счет своих европейских конкурентов и принять участие в дележе добычи. — *Прим. ред.*

[2] Под влиянием революции в России процесс революционизирования германских матросов шел быстрыми шагами. Первые выступления относятся к марту 1917 г., причем характерной особенностью их является то, что ряд революционных вспышек произошел тогда, когда флот находился в операции. В конце июня на линейном корабле *Принц-регент Луитпольд* уже произошло крупное восстание с отказом от исполнения службы, уходом на берег и с крупной демонстрацией на берегу, в которой участвовали и команды с других кораблей (*Кайзер, Кайзерин, Кёниг Альберт, Пиллау, Регенсбург*). Растерявшееся начальство, пытавшееся жестокими мерами подавить восстание, под решительным натиском восставших вынуждено было отказаться от массовых репрессий (Морской сборник, 1933 г. № 3). — *Н. Н*

лучше всего использовать для общего дела американский флот. Среди рассмотренных вопросов был проект тесной блокады германского побережья[1]. По плану, разработанному Джеллико и британским штабом, предусматривалась закупорка главных баз германского флота в Северном море путем затопления у входов в них старых кораблей. Указывалось, что потери союзников в торговом тоннаже от германских подводных лодок так велики, что для закупорки придется пожертвовать военными кораблями и что все союзники должны принести жертвы соразмерно своим силам. Сколько именно кораблей должен был пожертвовать каждый флот — видно из нижеприведенной таблицы:

Великобритания	18	линейных кораблей,	13	крейсеров
Франция	5	„ „	12	„
Италия	3	„ „	3	„
США	12	„ „	8	„
Япония	2	„ „	7	„
Итого	40	линейных кораблей,	43	крейсера

Все эти корабли должны были быть затоплены в Гельголандской бухте. Делегатам было предложено запросить свои правительства, готовы ли они на такую жертву.

В противовес этим гигантским жертвам было предложено использовать сети и мины. Джеллико выразил сомнение в действительности таких заграждений и отметил неудачные попытки такого рода у Дувра (до того, как Кийз поставил там специальный барраж), у Отранто и в Дарданеллах. Без сетей минные заграждения потребовали бы еще миллиона мин, кроме уже поставленных, а британская промышленность была не в состоянии их дать. Мин нового типа, принятого в 1916 г., производилось только около 5 000 в месяц[2]. Оба предложения подверглись жестокой критике. Японский адм. Фунакоси, принимавший участие в попытке заблокировать Порт-Артур, отметил, что такие операции редко бывают вполне успешными. „Мы заблокировали вход в Порт-Артур,— сказал он,—но на следующий же день русский флот вышел в море... Не щадя труда и средств, мы поставили новый барьер, и опять русские протралили фарватер и вышли, как будто на их пути ничего не было, и так шло из месяца в месяц“[3].

Представитель Франции был также убежден, что заграждения из сетей или мин никогда не будут действительны. Общее мнение склонялось к огромному увеличению производства мин с тем, чтобы ставить у германского побережья новые заграждения, одновременно поддерживая существующие. Однако представитель русского флота Шульц упи-

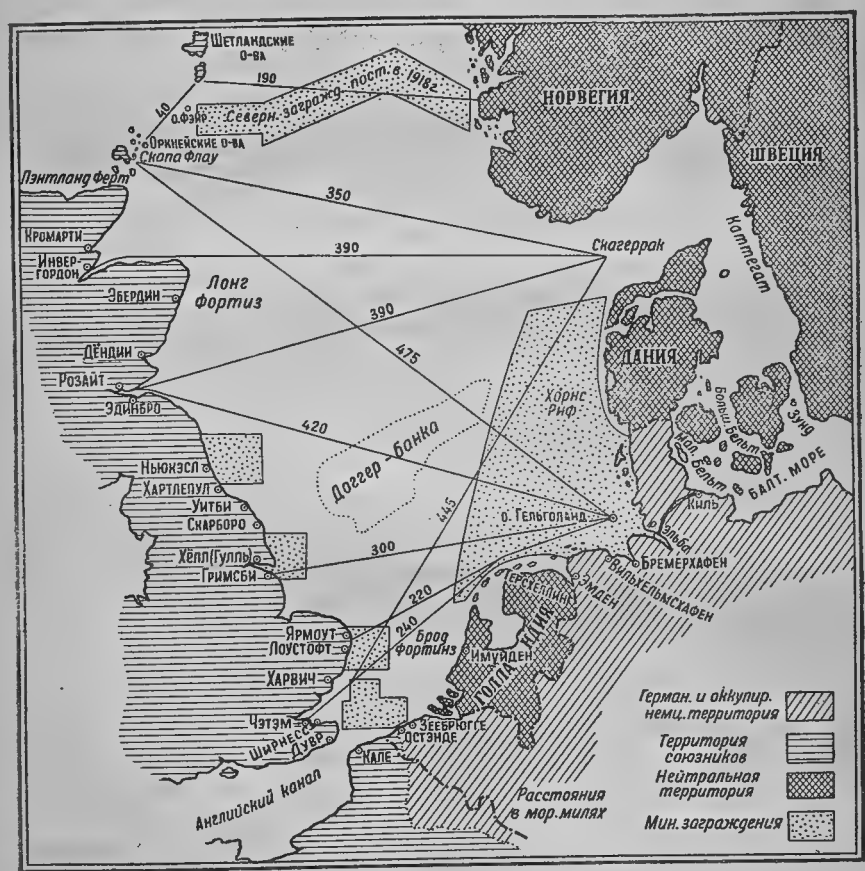
[1] Подробности см. у Schultz (Шульц), стр. 284 и след. Сравни Jellicoe „Crisis of Naval War“ (Джеллико „Кризис морской войны“), стр. 165.

[2] Jellicoe „Crisis of Naval War“ (Джеллико „Кризис морской войны“), стр. 193.

[3] Первоначально японцы пытались заблокировать выход из Порт-Артура затоплением в нем пароходов-брандеров, но 3 предпринятых попытки не привели к результатам, так как ни один брандер (из 22) в темноте и под огнем батарей и кораблей не был доведен до входа, а все были затоплены вне выходного фарватера. Затем японцы перешли к ночным постановкам на внешнем рейде Порт-Артура минных заграждений, на одном из которых 13 апреля 1904 г. взорвался и погиб броненосец *Петропавловск* вместе с адм. Макаровым. Ввиду того, что эти заграждения не охранялись, они систематически уничтожались тральщиками, создавая лишь временные затруднения для выхода кораблей. — *Н. Н.*

рал на необходимость принудить германский надводный флот выйти в море и принять бой с Гранд-Флитом. „Раз флот противника будет уничтожен, — сказал он, — все операции против его подводных лодок будут значительно проще“. Результаты того, что в Ютландском бою немцам удалось уйти, с каждым днем ощущались все сильнее.

Шульц предлагал „упорно и энергично производить демонстрации, угрожая Ютландскому побережью и северным проливам (очевидно под-



Карта 19. Северное море. Общая карта.

разумевая Скагеррак), а также коммуникациям Германии со Скандинавией“, что, по его мнению, заставило бы Флот Открытого моря выйти в море и дать бой. Его мнение вполне совпадает с точкой зрения Тирпица[1], что „англичанам стоило только произвести демонстрацию против нашего побережья; нападением на Боркум или Сильт, например, они легко бы заставили нас дать бой... Мы должны были бы сражаться

[1] Tirpitz „Erinnerungen“ (Тирпиц „Воспоминания“), стр. 320.

хотя вблизи своих портов, но против подавляющего превосходства и в водах, которые были бы приведены в особо опасное для нас состояние"...

Таким образом план Шульца представляется вполне разумным, но мы не находим никаких признаков того, чтобы англичане делали в большом масштабе какие-либо попытки принудить германский флот выйти в море, хотя превосходство союзников в Северном море стало так велико, что исключало всякий риск поражения.

В течение всего года британские и германские минные заградители усердно минировали Северное море, и, благодаря тому, что англичане все время совершенствовали свои мины, потери немцев быстро увеличивались. В апреле 1917 г., ввиду возросшей активности германских надводных кораблей, англичане ввели в Северном море систему ежедневных конвоируемых караванов для судов, шедших в Скандинавию — конвоев; охрана конвоя обычно состояла из двух-трех эскадренных миноносцев [1]. Германское командование было детально осведомлено как о курсе каравана, так и о силе его охраны и во время операций в Рижском заливе выслало *Бруммер* и *Бремзе* (легкие крейсера минные заградители, по четыре 150-*мм* орудий, ход — 33 узла) для атаки каравана. Последний был обнаружен утром 17 октября; он состоял из 12 судов, главным образом скандинавских, под охраной 2 британских эскадренных миноносцев — *Стронгбоу* (*Strongbow*) и *Мэри Роз (Mary Rose)*. Англичане приняли германские корабли за свои броненосные крейсера. *Стронгбоу* был выведен из строя с первого же залпа, прежде чем успел по радио попросить о помощи; через несколько минут *Мэри Роз* постигла та же участь. Затем немцы потопили 9 торговых судов. На обоих британских эскадренных миноносцах погибло 135 чел. и, вероятно, погибло бы еще больше, если бы не маленький вооруженный траулер *Элси* (*Elsie*) [2], который с большим риском для себя бесстрашно подошел к месту катастрофы и подобрал погибающих. Во время этого боя южнее находилось 16 британских легких крейсеров, но они не имели зрительной связи и не смогли перехватить немцев на их обратном пути.

24 октября при очередном рейсе конвой был атакован подводной лодкой, причем торпедами были подорваны 2 парохода, из которых 1 затонул. 12 декабря 4 больших германских эскадренных миноносца — *G-101*, *G-103*, *G-104* и *V-106* (по 1 250 *т*, четыре 105-*мм* орудия) — снова застигли конвой. Он состоял из 6 пароходов под охраной 2 эскадренных миноносцев *Пелью* (*Pellew*) и *Партридж* (*Patridge*) (по 102-*мм* орудия) и 4 вооруженных траулеров. *Партридж* и 4 траулера были быстро потоплены и 69 чел. взято в плен.

Пелью скрылся под прикрытием дождевого шквала. Этот бой еще раз доказал плохое качество британских торпед: торпеда, выпущенная *Партриджем*, попала в *V-106*, но не взорвалась, а 2 другие шли плохо. Он доказал также недостатки охраны, которая не располагает сильной боевой частью, находящейся в зрительной связи с караваном, в водах, где возможны атаки надводных кораблей сколько-нибудь значительными силами. Британские крейсера подошли слишком поздно. В тот же день другой отряд германских эскадренных миноносцев потопил пароход и вооруженный траулер у берегов Нортэмберленда.

---

[1] Jellicoe „Crisis" (Джеллико „Кризис"), стр. 126 и след.

[2] Chatterton „Auxilliary Patrol" (Чатертон „Вспомогательный патруль"), стр. 221—222.

После этого англичане стали давать караванам более сильную защиту. Выходы конвоев вместо ежедневных стали производиться с перерывами в 4—5 дней, чтобы Гранд-Флиту было легче снабжать их охраной. В прежних войнах для защиты торговых судов от нападений их соединяли в большие караваны, охраняемые военными кораблями. Так как конвоирующие силы, увеличиваясь, постепенно дошли до дивизии линейных кораблей Гранд-Флита (не считая крейсеров), то нападающие должны были или прекратить нападения или вводить в бой свои главные силы. Так бой 1 июня 1794 г. был дан французами, чтобы обеспечить проход большого каравана судов с продовольствием. Если бы война продолжалась, то система конвоирования караванов в Северном море могла бы привести к большому морскому сражению в том случае, если бы Шеер был готов поддержать действия истребителей торговых судов всеми силами своего линейного флота.

2 ноября германское судно-ловушка *Кронпринц Вильхельм* было настигнуто британскими эскадренными миноносцами в Каттегате и потоплено. Британские легкие силы активно действовали против германских мелких судов, занятых тралением. Как при защите и нападении на торговые суда, так и здесь обе стороны вводили в дело все более и более крупные силы. 17 ноября линейные корабли Гранд-Флита двинулись в воды, где произошел Ютландский бой, обеспечивая поиск линейных и легких крейсеров в Бухте. *Ринаун* и *Рипалс* (по шесть 381-*мм* орудий, 32 узла), *Корэджес* (*Courageous*) и *Глориэс* (*Glorious*) (по четыре 381-*мм* орудия, 32 узла), 8 легких крейсеров и несколько эскадренных миноносцев увидели эскадру германских кораблей, занятых поиском и тралением мин на полпути между Хорнс-Рифом и Терсхеллингом. Германский отряд состоял из 20 мелких судов, 10 эскадренных миноносцев, 4 легких крейсеров и 2 линейных кораблей—*Кайзерин* и *Кайзер*. Погода была слишком мглистая для воздушной разведки. Британские крейсера внезапно наткнулись на мелкие германские суда, погнали их на юг и захватили дозорный пароход *Кедингеи* с 64 пленными.

Этот бой имел значение, главным образом, потому, что он показал недостаточную броневую защиту крейсеров типа *Корэджес*, которые значительно пострадали от огня германских легких крейсеров, меткость германской стрельбы и неудовлетворительное качество британских снарядов: британский 381-*мм* снаряд попал в *Кёнигсберг*, но причинил незначительные повреждения. Для прикрытия своих слабых кораблей немцы удачно использовали дымовые завесы. Германский снаряд попал в боевую рубку британского легкого крейсера *Калипсо* (*Calypso*) и смертельно ранил его командира (Эдуардса). Бой прекратился после того, как германские линейные корабли вступили в бой и добились одного попадания в британский крейсер. Британские корабли отошли к Гранд-Флиту, в то время как к немцам подошли на помощь линейные крейсера *Гинденбург* и *Мольтке*. Германские корабли получили только 6 попаданий (3 из них 381-*мм* снарядами); их потери составили 21 убитый и 40 раненых; англичане же потеряли около 100 чел.[1]. Результаты этого боя были значительнее, чем можно было бы предполагать. Немцы были вынуждены придавать своим тральщикам более сильное прикрытие.

[1] Шварте „Der Grosse Krieg", т. IV, стр. 119. Число указанных им попаданий отличается от цифры, приведенной Шеером. См. также Шульц, стр. 322—323.

23 декабря Харвичскую флотилию Тэрвита постигло несчастье. Ее эскадренные миноносцы регулярно конвоировали караваны в голландские порты и обратно; в этот день эскадренные миноносцы *Торент* (*Torrent*)[1], *Сэрпрайс* (*Surprise*) и *Валкирие* (*Valkyrie*) погибли на минах, поставленных одной из подводных лодок. На них погибло 193 чел. О минном поле было донесено, но миноносцы попали на него по недосмотру.

3 июля 1917 г. в 23 ч. 20 м. в Скапа Флау Гранд-Флит потерял линейный корабль *Вэнгард* (*Vanguard*), погибший от одного из таинственных внутренних взрывов, которые случались так часто во время войны. Из 800 чел., находившихся на нем, уцелело только 2 чел., спавших в момент взрыва в своих подвесных койках. Истинная причина взрыва так и осталась неизвестной.

6 декабря 1917 г. Гранд-Флит усилился 4 линейными кораблями флота США: *Нью-Йорк* (десять 355-*мм* орудий), *Уайоминг* (*Wyoming*) (двенадцать 305-*мм* орудий), *Флорида* (*Florida*) и *Делауэр* (*Delaware*) (по десять 305-*мм* орудий), что дало Гранд-Флиту подавляющий перевес над противником. Эти корабли образовали линейную эскадру Гранд-Флита. В феврале 1918 г. пятый линейный корабль *Тексас* (*Texas*), однотипный с *Нью-Йорком*, был прислан в качестве резервного.

В 1917 г. в Адмиралтействе были проведены большие изменения с целью разгрузить его и развернуть штаб для того, чтобы обеспечить более энергичное руководство морскими операциями. Вследствие чрезмерной централизации первому морскому лорду приходилось ежедневно прочитывать до 1 500 телеграмм и разных сообщений. В сентябре в.-адм. Р. Уэмисс (Wemyss) был назначен заместителем первого морского лорда с возложением на него обязанностей руководства заграничными морскими операциями. 26 декабря он сменил Джеллико на посту первого морского лорда. Первый морской лорд был освобожден от повседневной административной работы и, наконец, получил возможность заняться вопросами политики. Оперативное управление и управление снабжения были отделены, как в эпоху наполеоновских войн. Новое Адмиралтейство решило принять энергичные меры по закупорке Зеебрюгге и Остэнде и таким образом лишить немцев их баз, ближайших к Английскому каналу.

14 января 1918 г. германские эскадренные миноносцы выпустили несколько снарядов по Ярмуту, было убито 6 чел.

В результате усилий Кийза подводным лодкам стало почти невозможно прорываться через британское заграждение у Дувра, которое прикрывалось траулерами и эскадренными миноносцами, ночью открывавшими прожекторы и зажигавшими яркие огни. Эти корабли поддерживались мониторами и атаковали германские подводные лодки, которым оставался выбор: либо итти в надводном положении и быть потопленными огнем надводных кораблей, либо погружаться и погибнуть от мин. В первые недели 1918 г. в этих водах погибли подводные лодки *U-93*, *U-95* и *U-109*, *UB-35* и *UB-38* и *UC-50*. Ввиду этого Шеер решил разрушить заграждение. С этой целью он выслал из Вильхельмсхафена 2-ю флотилию в составе 11 самых больших эскадренных миноносцев от 1 200 до 1 400 *т* с вооружением по четыре 105-*мм*

---

[1] Повидимому ошибка, так как погиб *Торнэдо* (*Tornado*). — *Н. Н.*

орудия. Один из них пришлось отослать обратно из-за аварии котлов, остальные 10 утром 15 февраля 1918 г. разделились на два отряда у банки Сандэтти (Sandettie Bank) (в 13 милях севернее Кале). Один отряд напал на западную оконечность заграждения, второй — на восточную, вблизи побережья Франции.

Ночь была совершенно темная и безлунная. Для англичан все сложилось неудачно: немцев приняли за британские эскадренные миноносцы и не подняли тревоги. Противник потопил 7 дрифтеров и 1 траулер и повредил 4 малых судна. Снова английские рыбаки на мелких судах сражались до последнего мгновения и жестоко пострадали, потеряв 60 чел. убитыми. Уходя, немцы были замечены британскими эскадренными миноносцами, но опять были приняты за своих и ушли, не понеся никаких потерь, только *G-102* на обратном пути наткнулся около Зеебрюгге на мину и получил повреждение, причем потерял 3 чел. убитыми[1]. Через несколько дней англичане пополнили свои потери, и охрана велась с этих пор так бдительно, что прорыв для подводных лодок сделался совершенно невозможным[2].

21 марта несколько малых германских миноносцев пытались произвести новый набег на заграждение в Канале, но были застигнуты и атакованы британским лидером *Бота (Botha)* (два 120-*мм*, два 102-*мм* орудия), эскадренным миноносцем *Морис (Morris)* (три 102-*мм* орудия) и французскими эскадренными миноносцами *Буклие*, *Магон* и *Мэль* (по два 100-*мм* орудия). *Бота* таранил и разрезал пополам маленький германский эскадренный миноносец, причем удар был так легок, что на форштевне *Бота* не осталось даже следа. Другой германский миноносец был потоплен торпедой. *Бота*, в свою очередь, получил повреждение торпедой, но был на буксире отведен в порт и отремонтирован. Германская операция была согласована с общим наступлением, которое Людендорф начинал во Франции. Если бы она была предпринята в наибольшем возможном масштабе, то риск для союзников был бы громаден, так как в течение недели, последовавшей за прорывом немцами британского фронта, через Канал было перевезено 200 000 английских войск.

23 апреля была произведена первая тщательно подготовленная попытка заблокировать Зеебрюгге и Остэнде путем затопления кораблей, загруженных бетоном, в узких входах в эти порты. Для этой цели были специально подготовлены 5 старых крейсеров; шестой — *Виндиктив (Vindictive)* — был снабжен огнеметами, 190-*мм* гаубицами и сходнями для десантной партии, которая должна была высадиться на большой мол Зеебрюгге. *Виндиктиву* должны были помогать ливерпульские паровые паромы *Айрис (Iris)* и *Дэффодил (Daffodil)*. Мол соединялся с берегом железным виадуком, который предполагалось взорвать 2 старыми подводными лодками типа „С“, груженными взрывчатым веществом. Атака мола должна была служить диверсией и отвлечь внимание немцев, пока 3 брандера не пройдут и не затопятся в канале. В Остэнде 2 брандера должны были затопиться в середине канала.

---

[1] Сменившему адм. Бэкона Кийзу также не удалось обеспечить Дуврский барраж от налетов неприятельских легких сил. Обнаружились буквально те же слабые стороны организации обороны, что и в предыдущие нападения. — *Н. Н.*

[2] Автор преувеличивает действительность Дуврского барража. Фактически германские подводные лодки прорывались через него. — *Прим. ред.*

Для прикрытия операции британские мониторы должны были обстреливать береговые укрепления; должны были быть поставлены густые дымовые завесы; было намечено участие крупных воздушных сил.

В этой отчаянной операции принимало участие 70 кораблей разной скорости и боевых качеств. Для успеха операции были необходимы определенные условия состояния моря и направление ветра. Два раза выходила флотилия в море и дважды должна была вернуться из-за неблагоприятной погоды. 22 апреля 1918 г. она еще раз вышла в море. Эта исключительно трудная операция против чрезвычайно сильно укрепленного и бдительного противника, имевшего в своем распоряжении всевозможные средства обороны, была подготовлена самым тщательным образом. Корабли и люди прорепетировали свои роли, и все подробности были проверены под наблюдением в.-адм. Кийза, который решил провести операцию против Остэндэ и Зеебрюгге одновременно, в полночь с 22 на 23 апреля. Вечер 22-го был туманный и небо облачно. Был высокий прилив с крупной зыбью от недавно прошедшего шторма. Легкий ветер дул в должном направлении, неся дым завесы в глаза германских артиллеристов. Небольшой дождь не позволил воздушным силам принять участие в операции.

Плановая таблица движений была точно соблюдена. *Виндиктив* благополучно прошел через германские минные заграждения, расположение которых в это время уже хорошо было известно англичанам, и интересно отметить, что на такое дело вряд ли можно было бы решиться до введения в британском флоте паравана[1]. Через искусственный туман и дым, который выпускали британские торпедные катера, чтобы прикрыть подход *Виндиктива*, был виден свет мощного германского прожектора. Однако ветер внезапно переменился и задул с берега. Все же дымовая завеса была так густа, что ничего не было видно.

Германские артиллеристы были на-чеку: как только дым стал рассеиваться и перед *Виндиктивом* вырисовались очертания мола, все германские орудия, которые только могли быть наведены, открыли огонь. Артиллерия *Виндиктива* отвечала спокойно и размеренно.

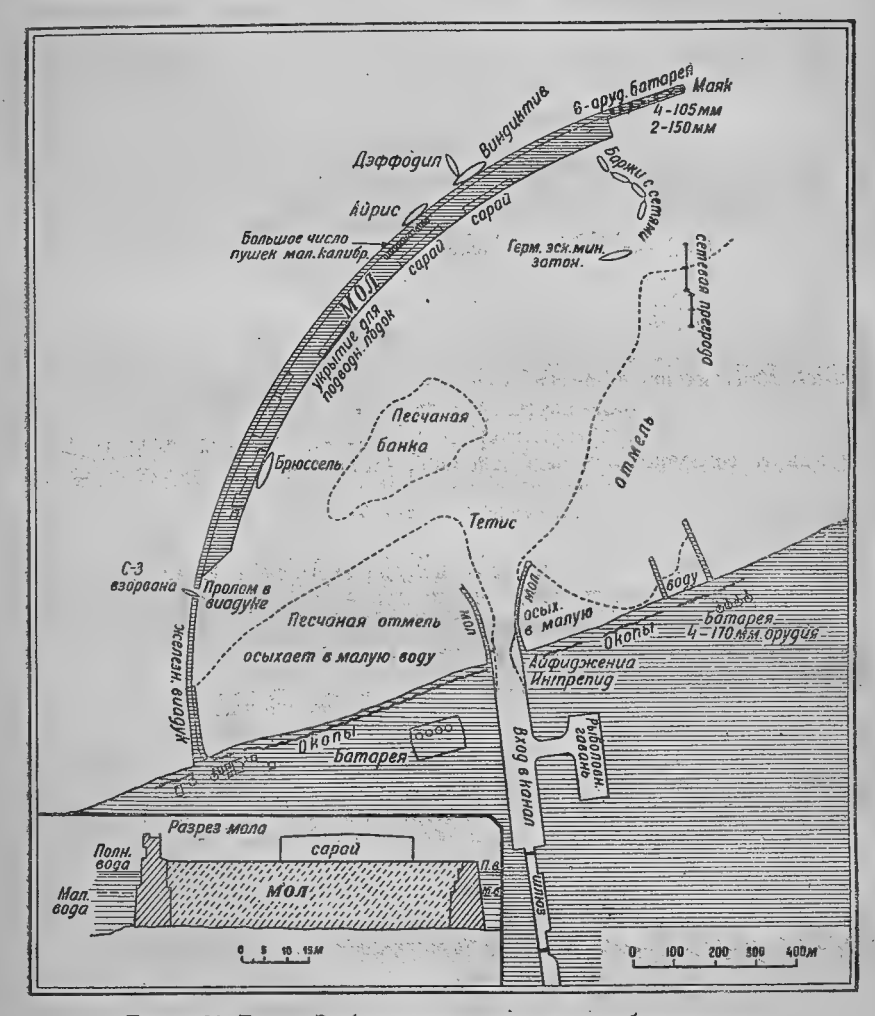
Под градом снарядов, которые должны были уже 4 или 5 раз потопить *Виндиктив*, его командир Карпентер, стоявший на открытом мостике, подвел его к молу, стал лагом к нему и приказал отдать правый якорь, а когда он заел, отдал левый и сигналом приказал *Дэффодилу* прижать *Виндиктив* к молу. *Айрис* пошел вперед, чтобы произвести высадку на мол. Зыбь изрядно раскачивала корабли и сильно била их о стенку.

Большие огнеметы *Виндиктива* почти немедленно были разбиты. Нелегкой и опасной задачей десанта, не говоря об огне противника, было взбежать по узким качающимся сходням с корабля на парапет мола. Но все же матросы и морская пехота, тяжело нагруженные бомбами, пулеметами и подрывными патронами, в стальных шлемах и противогазах, отважно бросились по сходням или, точнее, по тем из схо-

---

[1] Параван — вид трала, прикрепленного к специальной наделке на нижней части форштевня корабля с обеих сторон; в обе стороны от корабля идут стальные тросы с особыми буями (параванами), удерживающимися автоматически под водой на заданной глубине. При движении корабля эти буи, отходя в стороны от носа корабля, своими тросами отводят от корабля встреченные мины и подсекают их минрепы особыми резаками. — *Н. Н.*

ден, которые еще не были сбиты огнем. На молу произошла жестокая схватка; англичане стремились пробиться по молу в обе стороны от места высадки. Подвигаясь к берегу, англичане прорвались через проволочные заграждения с пулеметами позади него и оттеснили немцев. Тем временем на мостике *Виндиктива* все были убиты или ранены, так жесток был огонь по кораблю.



Карта 20. Гавань Зеебрюгге после операции по заблокированию.

В то время как на молу происходил бой, командир подводной лодки *С-3* лейт. Сендфорд с 5 добровольцами подвел свою лодку под устой виадука у прибрежного конца мола[1]. Лодка была мишенью для много-

[1] Уничтожение этого виадука было необходимо, так как он соединял мол с территорией порта и по нему могли прибыть подкрепления батареям на молу для действий против высаженного с *Виндиктива* десанта.—*Н. Н.*

численных германских винтовок, хотя и не получила попаданий, возможно потому, что немцы надеялись захватить ее целой. Когда лодка приблизилась к виадуку, команде было слышно, как германские солдаты и моряки окликали ее и стреляли. *С-3* имела при себе маленькую моторную шлюпку для спасения личного состава. Сендфорд зажег шнур, рассчитанный на 6 минут горения до взрыва, и почти тотчас же винт моторной шлюпки сломался. В результате спасавшиеся успели отойти только метров на 100, когда произошел взрыв; на них посыпался град обломков, осколки и масса бетона. Все 6 чел. были ранены, и гибель их казалась неминуемой, когда их подобрала шлюпка с одного из британских кораблей. Вторая подводная лодка задержалась из-за обрыва буксира и подошла к Зеебрюгге, когда *Виндиктив* и флот возвращались обратно. Ее участие уже не было нужно, так как *С-3* отлично выполнила свою задачу.

Два британских моторных катера *СМВ-5* и *СМВ-7* обошли голову мола и атаковали мелкие германские суда, стоявшие с внутренней стороны, отвлекая на себя их внимание. За ними последовали другие катера и эскадренный миноносец *Норт Стар* (*North Star*), вскоре выведенные из строя германскими снарядами. Во время этой сумятицы 3 брандера—*Тетис* (*Thetis*), *Интрепид* (*Intrepid*) и *Айфидженна* (*Iphigenia*) прошли почти незамеченные ко входу в Зеебрюггский канал; только когда они были почти у цели, немцы сосредоточили на них огонь. Все это время Карпентер держал *Виндиктив* у мола — около 20 минут, согласно плановой таблице, — затем он отошел и оказался в чрезвычайно опасном положении под огнем германских береговых батарей, которые к этому моменту были введены в действие и стреляли превосходно. Тем не менее *Виндиктив* уходил, унося с собой добрую четверть тонны бетонной кладки мола, и скоро скрылся от немцев в дымовой завесе. Что касается эскадренного миноносца *Норт Стар*, то после нескольких героических, но безуспешных попыток эскадренного миноносца *Фэби* (*Phoebe*) взять его на буксир, с него была снята команда, и он был оставлен в тонущем состоянии.

Из брандеров — *Айфидженна* и *Интрепид* успешно затопились во входной части канала, точно в намеченном месте. *Тетис* намотал на один из винтов какую-то сеть и вынужден был затопиться вне канала. Дело было сделано так, что на некоторое время канал оказался закрытым и для подводных лодок и для остальных судов, за исключением самых малых. Вплоть до эвакуации Зеебрюгге ни один из брандеров не был удален.

Операция по закупорке Остэнде велась под руководством коммодора Лайнс. Она не удалась из-за неблагоприятного ветра, рассеявшего дымовую завесу, и из-за того, что немцы накануне операции переставили один из буев на 1 милю восточнее.

Оба брандера — *Сириус* и *Бриллиант* — должны были взорваться, не дойдя до входа в канал. Англичане понесли тяжелые потери: 189 чел. убитыми и смертельно ранеными, 383 чел. ранеными и 16 чел. пропавшими без вести. Погибли эскадренный миноносец *Норт Стар* и 2 моторных катера. Англичане утверждали, что они вывели из строя 3 германских эскадренных или малых миноносца, но в действительности, повидимому, был потоплен только один, остов которого можно было видеть в течение долгого времени. Мужество и решительность, про-

явленные британским флотом у Зеебрюгге, произвели глубокое впечатление в этот особо тревожный период войны.

В ночь с 9 на 10 мая Кийв повторил попытку заблокировать Остэнде, использовав *Виндиктив* в качестве брандера. Корабль был нагружен цементом, успешно введен в канал и там затоплен. Эта операция стоила только 8 чел. убитыми, 11 чел. пропавшими без вести и 30 чел. ранеными. Погиб также и 1 моторный катер. Однако и тогда проход не был заблокирован совершенно. Немцы смогли немного подвинуть корабль, так что оставался узкий проход, но, как и в Зеебрюгге, проходом можно было пользоваться лишь с большими затруднениями.

Операции в Зеебрюгге и Остендэ остаются единственными относительно удачными операциями по заблокированию. Поэтому они имеют важное историческое значение. Трудности для атакующего увеличивались здесь гидрографическими условиями бельгийских прибрежных вод: массой постоянно перемещающихся песчаных мелей и отсутствием в апреле 1918 г. навигационных знаков, которыми мог бы пользоваться британский флот. Германские минные заграждения были в наилучшем состоянии. Имелось большое число береговых батарей, вооруженных самыми крупными современными орудиями с новейшими приборами для повышения успешности стрельбы.

Брандерам было чрезвычайно трудно дойти до намеченных мест под сильным огнем. Однако это было достигнуто слабо защищенными кораблями, благодаря мужеству личного состава. Неожиданной оказалась безнаказанность, с которой моторные катеры проскочили под самыми дулами германских тяжелых батарей и поставили дымовые завесы.

В апреле 1918 г. Шеер решил выйти со значительными силами для нападения на корабли союзников, сопровождавшие скандинавский конвой. Операция была назначена на 24 апреля. Кораблям было запрещено пользоваться радио. Предполагалось напасть на конвой 5 линейными крейсерами (*Гинденбург, Зейдлиц, Мольтке, Дерфлингер, Фон-дер-Танн*), 4 лучшими крейсерами и 11 быстроходнейшими эскадренными миноносцами, имея остальной германский флот в готовности оказать поддержку. В качестве предварительной меры немцы поставили минное заграждение, простиравшееся по направлению с севера на юг в 70 милях западнее Хорнс-Рифа. 28 апреля флот вышел в море, но на следующее утро *Мольтке* вышел из строя из-за потери винта и поломки турбины [1]. Приняв 2 000 *т* воды, он на буксире был отведен обратно. Однако Хиппер прошел на север до предполагаемого пути конвоя, но никого не заметил, хотя в то же самое время 34 судна конвоя приближались к Форту (Forth), а к выходу оттуда готовился конвой в составе около 40 судов. На обратном пути в порт *Мольтке* получил попадание торпедой с британской подводной лодки *E-42*. Торпеда попала в середину корабля, но не причинила больших разрушений — еще раз продемонстрировав плохое качество британских торпед. *Мольтке* дошел до порта под своими машинами, после того как была прекращена течь, вызванная поломкой турбины и винта. Это был последний выход Флота Открытого моря. Единственным результатом этого похода было то, что путь конвоя был отодвинут к северу.

---

[1] Schwarte „Der Grosse Krieg“ (Шварте „Великая война“), т. IV, стр. 125. По другим данным он наскочил на британскую мину к западу от Ставангера.

Когда весной 1918 г. перевозка войск США приняла массовый характер, пришлось принять меры предосторожности против возможного набега германских линейных крейсеров или кораблей. Несение дозора в Северном море осуществлялось с удвоенной бдительностью. В качестве дополнительного обеспечения 3 линейных корабля США самого мощного типа были переведены в Куинстаун, откуда они могли сопровождать караваны транспортов через зону, где более всего можно было опасаться нападения германских надводных кораблей. Но немцы больше не выходили.

Летом 1918 г. англичане произвели два успешных воздушных нападения. 19 июля авианосец *Фьюриэс* (*Furious*) в сопровождении 5 новых линейных кораблей типа *Рипалс*[1] и большого числа эскадренных миноносцев пошли к Сильту, где 7 самолетов Сопвит-Камель поднялось с палубы авианосца для бомбардировки ангаров дирижаблей в Тондерне. Ими было разрушено 2 больших парных ангара для цеппелинов, причем погибли цеппелины *L-50* и *L-60*. Англичане потеряли 5 машин и 1 летчика. 11 августа самолет Сопвит-Камель, взлетев с лихтера, который буксировался военными кораблями, поджег и сбил дирижабль *L-53*, причем англичане не понесли никаких потерь. Эти две блестяще выполненные воздушные операции имели важное значение, так как показали, что германские дирижабли больше не могут безопасно нести разведывательную службу даже в Гельголандской бухте[2].

В течение 1918 г. германский морской штаб разработал план нанесения сильного удара Гранд-Флиту. Предполагалось завлечь Гранд-Флит далеко на юг, для чего большие силы Флота Открытого моря должны были подойти к устью р. Темзы и Дуврскому проливу, и затем атаковать его полным составом германских подводных сил. В план входила и постановка обширной системы минных заграждений в Северном море и вблизи британских баз, в особенности у Розайта. В основных чертах план стал скоро известен британскому штабу, и были приняты необходимые меры, чтобы помешать его осуществлению.

Местонахождение германских минных заграждений определялось тотчас же после постановки, и они либо вытраливались усовершенствованными приемами траления, введенными в конце войны, либо использовались как часть британской оборонительной системы. Когда по заключении перемирия германский флот сообщил (как это требовалось условиями перемирия) место нового минного заграждения, простиравшегося от Бел-Рока в Северное море, то ему ответили, что это заграждение уже вытралено в той мере, в какой это было необходимо британскому командованию.

Если бы произошло столкновение между флотами обеих сторон, то британский флот вместе с дивизией линейных кораблей США был бы ровно вдвое сильнее германского. Недостатки британских кораблей были устранены; опасность проникновения пламени устранена, новые мощные снаряды заменили те, которые оказались негодными в Ютландском бою, и была значительно увеличена скорость стрельбы.

После того, как германское правительство утратило волю к борьбе и решило заключить мир, высшее командование германского флота

---

[1] Ошибка: *Рипалс*—линейный крейсер, а не линейный корабль; видимо следует *Ривендж.—Прим. ред.*

[2] Германские потери в дирижаблях были огромны: из 61 цеппелина, приданных флоту, к концу войны осталось в строю только 10 (Шеер, стр. 203).

втайне отдало приказ произвести наступательную операцию, которая (как надеялись в Берлине) должна была явиться для англичан совершенно неожиданной. В конце октября германский флот приготовился к бою и намеревался нанести англичанам удар, подобный нанесенному адм. Того у Цусимы. 28 октября Флоту Открытого моря было приказано выйти в море. Все боеспособные подводные лодки были собраны в Северном море для совместных действий с надводными кораблями. Но перевес на стороне противников Германии был теперь так велик, что команды германских кораблей потеряли веру в свои силы. Когда был отдан приказ приготовиться к бою, на *Тюрингене*, *Гельголанде* и нескольких линейных крейсерах вспыхнул мятеж, и выход не состоялся [1]. Было отдано приказание потопить мятежные корабли, но оно не было исполнено, и волнения охватили весь флот. Если бы германский флот все же вышел в море и дал бой, то результатом боя несомненно был бы его разгром и бесцельная гибель десятков тысяч людей, так как в это время война была проиграна бесповоротно. 9 ноября Вильгельм II жаловался, что у него „больше нет флота".

В последние годы войны немцы сделали несколько попыток бороться с морской торговлей союзников надводными крейсерами. 24 ноября 1916 г. *Мёве* еще раз удалось выскользнуть из Северного моря; потопив несколько судов, он на одном из своих многочисленных призов, *Яроудэйле* (*Jarrowdale*) отправил в Германию 469 пленных с потопленных судов. *Яроудэйл* благополучно избежал встречи с британскими дозорами и 31 декабря пришел в Германию.

Мёве потопил 20 пароходов и 3 парусных судна, не считая захваченного им *Яроудэйл*, с общим водоизмещением в 123 000 *т*, и вернулся в Киль 20 марта 1917 г.

Второй истребитель торговли — *Вольф* — пробрался вдоль норвежских берегов и мимо Исландии пошел в Атлантический океан (и далее в Индийский.—*Ред.*), ставя мины перед важными угольными станциями союзников. Он поставил мины у мыса Доброй Надежды, в Аденском заливе, у Бомбея, у Цейлона, у берегов Австралии и между Северным и Южным островами Новой Зеландии. Много недель он пробыл в уединенной гавани на островах Кермадек (Kermadec Islands) (к северу от Новой Зеландии), используя имевшийся у него самолет для разведки. Поставив еще несколько мин у Сингапура, он возвратился в Германию 18 февраля 1918 г., уничтожив и повредив всего 210 000 *т* торгового тоннажа союзников. Он захватил и уничтожил 14 судов, а 6 или 7 подорвалось на поставленных им минах. Эта жестокая постановка мин в водах, удаленных от театра войны, представляла опасность для нейтральных и имела весьма малое значение для морских операций. Тендер *Турителла* (*Turritella*), который был захвачен и снаряжен *Вольфом*, затопился, чтобы избегнуть обратного захвата.

---

[1] Когда матросы германского флота узнали о том, что Шеер и Хиппер намерены выйти в море для решительного боя, не ожидая конца переговоров о перемирии, то революционные организации германского флота решили воспрепятствовать выходу: на приказание разводить пары команды ответили отказом и загасили действующие топки. Инициатива исходила от команд линейных кораблей *Тюринген* и *Гельголанд*: сотни матросов были арестованы, причем при расследовании выяснилось, что в случае, если бы командованию удалось выслать флот в море, было решено осуществить восстание в море с выбрасыванием офицеров за борт.—*Н. Н.*

Третьим истребителем торговли был *Зеедлер* (*Seeadler*), парусное судно со вспомогательным мотором. Он вышел в море 21 декабря 1916 г. с поддельными нейтральными документами, по пути был задержан и осмотрен британским дозором и действовал сначала в Атлантическом океане, где захватил и по большей части уничтожил 13 судов, из них 4 парохода. Затем он ушел в Тихий океан, где потопил 3 американские шхуны, но сам разбился у островов Товарищества (Society Islands) 1 августа 1917 г.

Наконец еще один германский истребитель торговли, *Леопард* (бывш. *Яроудэйл*) был застигнут в Северном море броненосным крейсером *Экиллес* (*Achilles*) и вооруженным пароходом *Дэнди* (*Dundee*) и потоплен, не успев начать свою деятельность (в марте 1917 г.)

Глава 13

Подводная война.—Ее возрастающая жестокость.—Нападения на госпитальные суда.—Громадные потери союзников.—Торговые подводные лодки.—Подводные лодки достигают берегов Америки.—Начало беспощадной подводной войны.—Быстрое увеличение потерь тоннажа.—Патрули или конвой.—Кризис, возникший из-за колебаний Вильсона.—Успех системы конвоев.—Потопление *Джустиниа*.—Германские подводные крейсера.—Новые заграждения и новые мины.—Британские и германские потери в подводных лодках.—Уничтожение больше трети британского торгового флота.

В одной из предыдущих глав были приведены данные о подводной войне до мая 1916 г. [1]. Характерными чертами подводной войны этого периода является быстрое увеличение района действий подводных лодок обеих сторон, рост их способности совершать дальние походы и оставаться в море в течение долгого времени, увеличение угрозы с их стороны надводным кораблям и их способности бомбардировать прибрежные города. Немцы вели эту войну со все возраставшей жестокостью, пренебрегая интересами нейтральных государств, несмотря на то, что германские правящие круги пытались внушить высшему морскому командованию, что такие методы могут привести к вступлению нейтральных государств в войну на стороне союзников. Таким образом, если беспристрастно разобраться в обстановке, германский флот и его штаб надо считать главными виновниками поражения Германии. Они вынудили Вильсона, стремление которого оставаться нейтральным было общеизвестно, вступить в войну в значительной мере вопреки своему желанию [2]. Повсюду они возбуждали глубокое негодование против личного состава германских подводных лодок. Многие из командиров подводных лодок проявляли человечность по отношению к своим жертвам, и ряд таких случаев упомянут в настоящем труде. Но меньшинство их пренебрегало законами морской войны и проявляло варварство, на которое до тех пор цивилизованного человека нельзя было считать способным. Но не свободно от упрека и германское правительство: оно одобряло нападения на суда с продовольствием для Бельгии, шедшие с германскими пропускными свидетельствами, и приказывало нападать на госпитальные суда. В июле 1917 г. англичанами было перехвачено письмо германскому правительству от германского посланника в Аргентине графа Люксбурга,

---

[1] См. главу 6, таблицы в этой главе и приложение в конце настоящей главы.

[2] См. примечание по этому вопросу на стр. 197.

который советовал „бесследно топить“ некоторые нейтральные суда [1]. К несчастью для всего мира и для самой Германии, эти дела остались совершенно безнаказанными.

Нападения на госпитальные суда и стрельба по пересевшим в шлюпки командам и пассажирам судов, потопленных подводными лодками,—это действия, которым нет оправдания. Известно так много случаев, когда немцы вели себя подобным образом даже по отношению к нейтральным, что это, очевидно, было их обычным образом действий. 31 июля 1917 г. пароход *Белджиэн Принс* (*Belgian Prince*) был настигнут подводной лодкой *U-44* в 200 милях от берега. Командир лодки Вагенфур приказал 41 чел. команды гибнущего судна перейти на палубу лодки; у них отобрали спасательные пояса, их раздели и разбили их шлюпки. Затем подводная лодка погрузилась, и люди были предоставлены собственной участи. По невероятно счастливой случайности трое были подобраны живыми, и рассказали о случившемся. Вагенфур погиб со своей лодкой и всем личным составом 12 августа 1917 г. В августе 1917 г. Международная конференция моряков торгового флота установила 10 проверенных случаев (5 с нейтральными судами), когда немцы намеренно стреляли по людям, спасавшимся на шлюпках.

Случаи нападения на госпитальные суда в 1916 г. стали повторяться все чаще и чаще: 21 ноября 1916 г. в Эгейском море был потоплен *Британик* (*Britannic*), причем погибло 50 чел.; 23 ноября был потоплен в тех же водах *Бримар Касл* (*Braemar Castle*) с ранеными на борту; однако возможно, что он не был потоплен подводной лодкой, а подорвался на мине. В январе 1917 г. германское правительство объявило, что в военной зоне подводные лодки будут топить все госпитальные суда, под тем предлогом, что они перевозят войска и боевые припасы. Британское правительство тотчас же отвергло обвинение и указало, что правильным путем было бы в случае подозрения осматривать и обыскивать госпитальные суда. Тем не менее 20 марта было потоплено торпедой госпитальное судно *Эстьюриас* (*Asturias*), на котором погибло 43 чел., из них одна сестра милосердия, а 31 марта получил попадание торпедой *Глостер Касл* (*Gloucester Castle*), впрочем не затонувший.

Оба судна шли со всеми навигационными огнями и с ярко освещенными международными знаками. После этого стало очевидно, что употребление отличительных огней и знаков только увеличивает опасность для больных и раненых, и потому ими перестали пользоваться. 17 апреля были потоплены 2 госпитальные судна — *Ленфренк* (*Lanfranc*) и *Донегал* (*Donegal*), причем погибло 75 чел., из них 15 раненых немцев—военнопленных [2]. Суда шли под конвоем эскадренных миноносцев; одно из них без знаков госпитального судна. 26 мая подводная лодка *UC-67* потопила *Дувр Касл* (*Dover Castle*), 7 чел. было убито.

Французские власти сразу ответили репрессиями, перевозя на своих госпитальных судах в Средиземном море пленных германских офицеров, в ответ на что немцы стали держать в опасных районах на сухопутном фронте тройное количество французских пленных офицеров. Британское правительство по этому поводу не приняло никаких мер, хотя репрессии

---

[1] Известно, что в июле—августе 1917 г. было „потоплено без следа“ 37 нейтральных судов, но вероятно, половина их подорвалась на минах.

[2] На судне было 167 раненых немцев; 152 чел. англичане спасли с большим риском для себя.

иногда оказывают свое действие [1]. 10 сентября 1917 г. германское правительство согласилось воздержаться от нападений на госпитальные суда в Средиземном море, если на них будут находиться испанские морские офицеры для наблюдения за выполнениями Гаагских правил, но вне Средиземного моря оно продолжало вести войну против раненых и умирающих. В 1918 г. германскими подводными лодками были потоплены торпедами 4 госпитальные судна: *Рьюэ* (*Rewa*) 4 января, *Гленар Касл* (*Glenart Castle*) 26 февраля, *Ландовери Касл* (*Llandovery Castle*) 27 июня и *Уорилда* (*Warilda*) 4 августа; последняя — с 123 жертвами. Кроме того 10 марта были выпущены торпеды по *Гилдфорд Касл* (*Gildford Castle*), но без успеха. *Рьюэ* был ярко освещен и нес положенные знаки. По отношению *Гленар Касл* и *Ландовери Касл* была проявлена исключительная жестокость: из 182 чел., находившихся на *Гленар Касл*, спаслось только 22, и обследование поднятых впоследствии шлюпок показало, что они были, вероятно, обстреляны на воде. На *Ландовери Касл* погибло 234 чел. и спаслось только 24; подводная лодка *U-86* (Патциг) стреляла по шлюпкам и убила таким образом нескольких медицинских сестер и врачей [2]. По условиям Версальского мира двое из офицеров, принимавших участие в этом преступлении, впоследствии были преданы суду Лейпцигского трибунала. Обвинения против них были вполне доказаны, но они были присуждены к пустяковому сроку — 4 года тюремного заключения, и почти сейчас же после суда им была дана возможность скрыться. Командир лодки Патциг получил после своего деяния повышение и избежал ареста и суда.

С апреля 1916 г. и до конца января 1917 г., когда началась беспощадная подводная война, потери союзников и нейтральных в торговом тоннаже составили (в тысячах регистровых тонн) [3]:

	Англия	Общий тоннаж		Англия	Общий тоннаж
Май 1916 г.	64,5	129,1	Октябрь	176,2	353,6
Июнь	36,9	108,8	Ноябрь	168,8	311,5
Июль	82,4	118,2	Декабрь	182,2	355,1
Август	43,3	162,7	Январь 1917 г.	153,6	368,5
Сентябрь	104,5	230,4			

Быстрый рост потерь осенью 1916 г. значителен и, очевидно, должен быть приписан быстрому увеличению числа подводных лодок (с 58 в мае до 80 в сентябре) и приобретению опыта их командирами, а также и тому, что в октябре было официально приказано нападать на торговые суда. До конца 1915 г. немцы потеряли 25 подводных лодок, а построили — 63, следовательно число подводных лодок за 1915 г. возросло на 38; в 1916 г. они потеряли только 22, а построили 108, что увеличило число лодок на 86; к концу 1916 г. немцы имели в строю 97 подводных лодок, вместо 20 готовых при объявлении войны.

[1] См. британское официальное „Manual of Military Law“ („Наставление по военному праву“) (1914) стр. 304. Гарнер, т. II, стр. 49 и след.

[2] Mullins „Leipzig Trials“ (Мэлинс „Лейпцигские процессы“), стр. 99 и след.

[3] Фэйл, т. III, стр. 465. Продолжение этой таблицы см. стр. 216 в настоящей главе.

Усиливавшееся ожесточение подводной войны имело постепенно нараставший эффект. По мере того как война затягивалась, каждая потопленная тонна производила все большее впечатление. Потери до некоторой степени возмещались новым строительством судов, но оно поглощало труд и материалы, нужные для полей сражения или для изготовления боевых припасов в такой войне, в которой все нации сражались, напрягая последние силы. До известной степени потери в тоннаже могли восполняться введением ограничений в его использовании и мероприятиями против перевозки предметов роскоши, но эти меры имели свой предел. Источником дополнительных потерь, бывших следствием подводной войны, являлось увеличение времени, которое суда находились в пути из-за плавания зигзагообразными курсами и кружными путями. Так, один пароход сделал по пути от Гибралтара до Лондона 2 560 миль, вместо обычных 1 313 [1].

Кроме того суда очень часто задерживались в портах из-за близости подводных лодок.

Изменение маршрутов помогало недолго. Английский канал был снова наводнен подводными лодками; средств борьбы не предвиделось. Союзная конференция 7 декабря 1915 г. постановила вооружать торговые суда, что обеспечило им некоторую степень безопасности, но в это чрезвычайно опасное для союзников время нейтральные государства подвергли такие вооруженные торговые суда суровым ограничениям [2], немцы же всегда относились к ним как к военным кораблям, атаковывали и топили их без предупреждения. За последнюю четверть 1916 г. из 206 атакованных судов 118 были вооружены и 88 нет; из числа первых 38 погибло, а 80 удалось уйти; из числа вторых удалось уйти 28 кораблям, а погибло 60.

К концу 1916 г. британский торговый флот потерял от германских подводных лодок 2 400 000 *т*; с пополнением же захваченными германскими судами и вновь построенными тоннаж британского торгового флота снизился на 750 000 *т*, и это при огромной потребности в тоннаже для различных военных нужд. Явно приближался кризис войны.

Надводный флот, господствовавший на поверхности моря, казалось был бессилен против своего подводного противника; условия ведения войны на море изменились, и англичане, вследствие плохого качества мин и торпед и отсутствия дирижаблей, годных для разведки в Северном море, оказались в очень невыгодном положении. Их коммуникации проходили морем и были чрезвычайно уязвимы для германских подводных лодок; германские коммуникационные линии проходили по суше и могли подвергаться нападению только с воздуха. Создание сети железных дорог дало сухопутным державам преимущества, которыми они не пользовались в прежние войны.

Возрастающая дерзость подводных лодок и расширение района их действий иллюстрируется многочисленными случаями, происшедшими в 1916 г. В мае *U-39* бомбардировала Портоферрайо (Portoferraio) на острове Эльба и повредила порговые сооружения. В ночь с 11 на 12 июля подводная лодка обстреляла Сихем (Seaham) и, выпустив тридцать

[1] Фэйл, т. II, стр. 381.

[2] Только в марте 1917 г. США взяли назад свои возражения против торговых судов, имеющих орудия на носу. Hall „The Law of Naval Warfare" (Хол „Право морской войны"), стр. 57.

77-*мм* снарядов, убила женщину и причинила незначительные разрушения. 9 июля германская подводная лодка *Дейчланд* прибыла в Балтимору из Бремена, откуда она вышла 14 июня [1]; она была объявлена торговым судом и привезла почту и 200 *т* красящих веществ; взамен она погрузила никель и резину. Ее надводное водоизмещение равнялось 1 500 *т*, подводное — 1 870 *т*, радиус плавания при экономическом ходе — 13 100 миль; наибольшая скорость в надводном положении — 12 узл.

Она благополучно вернулась в Германию и в октябре—ноябре 1916 г. совершила еще один рейс. Другая такая же лодка, *Бремен*, пропала в море, вероятно наткнувшись на британскую мину. Рейс *Дейчланд* имеет историческое значение, так как это был первый рейс, совершенный невооруженной подводной лодкой. Возможно, что он был предпринят как напоминание Вильсону о том, что у Германии длинная рука. Немного позднее, 7 октября, прибыла в Ньюпорт (США) подводная лодка *U-53* (Розе). Это была лодка обычного германского типа с надводным водоизмещением в 720 *т* и с наибольшим надводным ходом — 17 узл. Она покрыла расстояние в 7 750 миль, не возобновляя запаса топлива и смазочного материала, хотя номинальная дальность плавания этого типа составляла только 5 200 миль.

Уступая желанию Вильсона, который находил „обременительной и неудобной“ [2] британскую систему охраны торговых судов союзников, англичане сняли свой патруль у берегов США, и путь для *U-53* оказался открытым. Получив с берега сведения о движении британских торговых судов и выйдя затем в море, она потопила у самых берегов США 4 британских и 2 нейтральных судна; одно из последних — *Бломерсдэйк* — по пути из одного нейтрального порта в другой, вне военной зоны, объявленной немцами. Однако командиром *U-53* был офицер, не запятнавший себя такими проступками, какие совершались некоторыми из его сотоварищей. 3 декабря *U-38* (командир Валентинер, один из наиболее беспощадных командиров подводных лодок) проникла в гавань Фунчал на острове Мадейра, потопила французскую канонерскую лодку *Сюрприз* (*Surprise*), французскую плавучую базу подводных лодок *Кенгуру* (*Kanguroo*) и британский кабельный пароход *Дэшиа* (*Dacia*), после чего в течение 2 часов бомбардировала город. Есть данные предполагать, что именно *U-38* на пути туда атаковала 26 ноября у берегов Португалии и потопила старый французский линейный корабль *Сюфрен* (*Suffren*) со всем личным составом (648 чел.).

Германское решение — топить с 1 февраля 1917 г. все встреченные суда — не внесло значительных перемен в приемы действий германских подводных лодок; они еще за несколько недель до объявления этого решения уничтожали всякое судно, к которому они могли приблизиться без всякого риска для себя [3]. Значение его заключалось главным образом в том, что оно явилось открытым вызовом и запугиванием в отношении

---

[1] Юридические вопросы, связанные с плаванием этой лодки, рассмотрены у Гарнера (т. II, стр. 437).

[2] Гарнер, т. II, стр. 443—444.

[3] Объявление Германией блокады в отдельных районах, последовавшее в разное время, в значительной степени утеряло смысл, так как многие подводные лодки топили все суда, встречаемые ими в любом месте.

нейтральных держав и прежде всего — США. Германское правительство было глубоко убеждено, что благодаря беспощадной подводной войне оно быстро выиграет войну[1]. Германский морской генеральный штаб в своей записке от 12 февраля 1916 г. заявил, что „неограниченная подводная война заставит противника заключить с Германией мир не позже, чем через 6 месяцев". В конце 1916 г. германский штаб высказал мнение, что осуществление беспощадной подводной войны с начала 1917 г. обеспечит мир в мае и никак не позже июля 1917 г. Взвесив шансы за и против вмешательства в войну США, германский генеральный штаб счел возможным не считаться с опасностью этого вмешательства, так как был уверен, что у союзников не хватит тоннажа для переброски через океан значительных сил, даже если США создадут большую армию, и что война кончится раньше, чем ее удастся создать. Германские угрозы производили впечатление на более слабые нейтральные государства; так Голландия, Дания и Швеция решили задержать свои торговые суда в портах, пока не выяснится, что будут делать германские подводные лодки. Таким образом из-за одной только угрозы большое количество тоннажа нейтральных стран было выведено из действия, хотя и на время.

С началом беспощадного потопления всех судов война на море вступила в критическую фазу. Теперь, наконец, была поставлена на карту жизнь или смерть британской нации.

Потери в торговом тоннаже британском, союзном и нейтральном, начиная с февраля 1917 г., видны из следующей таблицы (в тысячах тонн)[2]:

Потопленный тоннаж			Потопленный тоннаж		
	Британский	Всего		Британский	Всего
1917 г.			1917 г.		
Февраль	313,4	540,0	Август	329,8	511,7
Март	353,4	593,8	Сентябрь	196,2	351,7
Апрель	545,2	881,0	Октябрь	276,1	458,5
Май	352,2	596,6	Ноябрь	173,5	289,2
Июнь	417,9	687,5	Декабрь	253,0	399,1
Июль	364,8	557,9			

Быстрый рост потопленного тоннажа в первые месяцы 1917 г. снова в значительной мере объясняется увеличением числа подводных лодок, которое возросло с 103 в январе до 128 в марте, после чего, хотя и изменилось, но незначительно, и высшей цифры в течение войны — 140 лодок — достигло в октябре 1917 г. Общее число подводных лодок,

[1] Persius „Seekrieg" (Перзиус „Морская война"), стр. 86—87.
[2] Продолжение таблицы см. на стр. 221

построенных немцами за период с июля 1916 г. по июнь 1917 г. включительно, составило 98, т. е. в среднем по 8 в месяц.

Производительность постройки англичанами противолодочных кораблей составляла 4—5 эскадренных миноносцев и 2 подводные лодки в месяц, из которых приходилось также покрывать потери (за 12 месяцев — 15 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок).

Таким образом силы нападающей стороны увеличивались с такой же быстротой, как и силы обороны. Производительность постройки торговых судов в Великобритании во 2-й половине 1916 г. составляла в месяц 57 000 *т*, в первой половине 1917 г. — 82 000 *т*. Возмещалась только часть потерянного тоннажа, и германский флот выигрывал войну.

Способ защиты торговли, принятый в феврале 1917 г., состоял в патрулировании по морским путям траулеров, шлюпов и всех свободных эскадренных миноносцев. Когда с помощью радиопеленгования устанавливалось местонахождение неприятельской подводной лодки (германские лодки постоянно пользовались в море радиотелеграфом), торговые суда получали распоряжение избегать соответствующего района. Но система патрулирования имела большие недостатки[1]. Она была чисто и притом пассивно оборонительной. Она требовала громадного количества судов, и так как пути менялись редко, то помогала командирам подводных лодок находить свои жертвы. Тактика германских подводных лодок заключалась в том, что сперва лодка показывалась в какой-либо точке, где были замечены патрульные суда, а затем, погрузившись, уходила куда-нибудь, в то время как надводные корабли охотились за ней в том месте, где она показалась. В позднейший период подводной войны осуществлять такие приемы стало труднее вследствие появления гидрофонов (подслушивающих приборов, установленных на противолодочных кораблях), с помощью которых можно было следить за движением лодки под водой[2]. Но пока система патрулирования оставалась в силе, судоходство союзников зависело от милости германских подводных лодок.

В прежние войны англичане применяли систему конвоируемых караванов, при которой торговые суда шли большими группами под охраной военных кораблей. По закону, изданному в 1798 г. и подтвержденному в 1803 г., суда не имели права без специального разрешения плавания иначе как в составе конвоируемых караванов[3].

В начале мировой войны было весьма опрометчиво решено, что система конвоирования караванов неприменима по двум причинам: во-первых, потому, что торговые суда неспособны к совместному плаванию в составе соединения, и, во-вторых потому, что не хватало военных кораблей. Доказывали также, что такое соединение судов будет подвергаться большой опасности от мин и по прибытии в порт будет

---

[1] Castex „Synthèse de la Guerre Sous-Marine“ (Кастекс „Итоги подводной войны“), стр. 73.

[2] Гидрофон—прибор (микрофон, приспособленный для действия в воде), позволяющий улавливать подводные шумы, например, от движения винтов подводной лодки, и определять направление ее движения и район нахождения. — *Н. Н.*

[3] Закон 1798 г. можно найти в труде D. Steel „Shipmaster's Assistant“ (Д. Стил „Помощник капитана“), Лондон 1799 г., 8-е издание, стр. 392. Система конвоирования караванов широко применялась в войнах до 1793 г.

загромождать его, так как будет трудно достаточно быстро производить погрузку и выгрузку. Но ни один из этих аргументов не имел непреодолимой силы. Военные корабли, которые несли патрульную службу, с неменьшим успехом могли быть использованы для конвоирования, а вооруженные торговые суда могли обороняться гораздо успешнее при совместном плавании. Ввиду недостатка быстроходных эскадренных миноносцев, явившегося следствием того, что в Ютландском бою немцам не было нанесено решительного поражения, что влекло за собой необходимость держать при Гранд-Флите большое число эскадренных миноносцев, — временно можно было назначать в охрану 1—2 эскадренных миноносца вместо необходимых 4—6. Этим снижалась бы степень безопасности, но все же она была бы значительно больше, чем при системе патрулирования путей.

В марте 1917 г. были организованы „конвоируемые угольные караваны" между Англией и Францией, принесшие отличные результаты, так как с марта по август из 8 825 совершивших переход судов погибло только 14. В апреле 1917 г., как уже упоминалось, начал работать „Скандинавский конвой" и опять-таки с хорошими результатами.

Если бы США при вступлении в войну с Германией бросили в дело все свои наличные морские силы, то они спасли бы союзников от громадных жертв и потерь и, по мнению такого крупного военного моряка, как Симс (показание перед Комитетом Конгресса), союзникам не пришлось бы пережить кризис 1918 г., США могли бы в марте 1918 г. перебросить во Францию миллионную армию, и с уверенностью можно сказать, что падение Германии последовало бы в начале 1918 г., что уменьшило бы расходы Англии примерно на 3 миллиарда фунтов стерлингов и сберегло бы для союзников 500 000 чел. Вследствие колебаний Вильсона, а отнюдь не из-за недостатка энергии или доброго желания во флоте США, помощь, которая посылалась, была дана неохотно и с опозданием, несмотря на все настояния Симса. Только в августе 1917 г. США прислали „посильную помощь" и только с ее прибытием была установлена система конвоев в Атлантическом океане. С конца августа 1917 г. потери союзников начали уменьшаться. В октябре была введена система конвоев в Средиземном море, где до того потопление торговых судов союзников было приятным спортом для командиров германских подводных лодок, но только к концу года плавание в составе конвоя стало неизменным правилом. Теперь союзники наконец боролись с подводными лодками, а не только пассивно оборонялись, строя новые суда только для того, чтобы германским подводным лодкам было что топить.

В самом деле — система конвоев представляла собой наступление на подводные лодки. Она не обеспечивала совершенной безопасности, но никто из изучавших историю и не мог бы ожидать этого. Тем не менее она изменила весь характер подводной войны. Даже по пристрастной оценке командиров германских подводных лодок количество тоннажа, потопленного ими, падало, и падало так значительно, что становилось ясным, что война не будет выиграна Германией на море. Прошел срок, когда Великобритания должна была попросить мира; она все еще держалась твердо и непреклонно. Умножались виды оружия, с успехом применявшегося против подводных лодок; были усовершенствованы глубинные бомбы; наконец убыль в подводных лодках стала

превышать число вновь вводившихся в строй[1]. Германский генеральный штаб понял, что расчеты на подводную войну не оправдались, и это было причиной крупных наступлений в 1918 г., которые потребовали ужасающих жертв людьми и деньгами со стороны европейских союзников США. Англии, Франции и Италии пришлось выдержать самые сокрушительные из ударов мужественной и прекрасно обученной германской армии.

По всем данным потери при системе конвоев были чрезвычайно невелики. За все время применения системы конвоев было проведено благополучно 16 539 судов, а погибло в составе караванов 102 — от торпед и 16 — от различных неизбежных в море случайностей[2]. Конвои, ходившие между Нью-Йорком и Европой, с мая по 30 ноября 1917 г. из 1 280 проведенных судов потеряли 11, что составляет 0,93%. Потери обратных конвоев Гибралтар — метрополия с июля по ноябрь включительно составили 2,5%, а Скандинавские конвои, несмотря на опасность их пути, — с апреля по 30 ноября 1917 г.—1,1%[3]. При системе конвоев изменение маршрутов, было легко выполнимо и осуществлялось с помощью радио. Хотя противники этой системы и предполагали, что плавание караванами будет благоприятствовать нападению подводных лодок, нападения германских лодок на конвои не имели успеха, исключая те случаи, когда атаки производились выдающимися командирами.

19 и 20 июля 1918 г. одним из таких дел было потопление британского парохода *Джустишиа* (*Justitia*) (водоизмещением 32 000 *т*) подводными лодками *UB-64* и *U-54* у северного побережья Ирландии. *UB-64* попала торпедой в середину корабля и нырнула. Около нее взорвалось 35 глубинных бомб, сброшенных эскадренными миноносцами и противолодочными катерами, но часа через два *UB-64* снова всплыла и выпустила еще 2 торпеды в стоявшую, окруженную эскадренными миноносцами, *Джустишию*. Обе попали, но не потопили пароход, а около лодки взорвалось еще 23 глубинные бомбы, не причинив ей большого вреда. Пробыв под водой еще 3 часа или больше, *UB-64* снова напала на *Джустишию*, которая была взята на буксир; и опять около лодки взорвалось еще 11 бомб. На следующий день *UB-64* снова атаковала этот пароход, но торпеды прошли мимо, а так как ее масляные систерны дали течь и оставляли на поверхности следы, выдававшие лодку, то ей приходилось действовать с большой осторожностью. Все же она оставалась поблизости и по радио вызвала другую лодку;

---

[1] В действительности убыль в подводных лодках и вступление в строй вновь построенных характеризуются по годам следующими цифрами:

1915 г.	погибло	20,	построено	62
1916 „	„	25	„	95
1917 „	„	72	„	103
1918 „	„	81	„	81

т. е. только в 1918 г. потери сравнялись с воспроизводством (А. Александров, И. Исаков, В. Белли „Операции подводных лодок“ т. I). — *Н. Н.*

[2] Jellicoe „The Crisis of Naval Warfare“ (Джеллико „Кризис морской войны“), стр. 144, см. также Фэйл, т. III, стр. 472—473.

[3] Необходимо иметь в виду, что Вильсон и другие английские авторы тенденциозно преуменьшают значение подводных лодок и при подсчетах процентов потерь в торговом тоннаже систематически исчисляют их, исходя не из числа наличных судов, а из числа совершонных ими в составе конвоев пароходорейсов. (См. А. Александров, И. Исаков, В. Белли „Операции подводных лодок“, т. I, стр. 214)—*Н. Н.*

подошла *U-54* и, выпустив в *Джустиниию* еще 2 торпеды, наконец, после 6 попаданий потопила этот пароход. Это был исключительный случай, но он выдвигает вопрос о том, что могло бы случиться, если бы подводные лодки сосредоточивались группами для нападения на важные конвои. Попытка такого сосредоточения была сделана в мае 1918 г. у входа в Канал, но успеха не имела. Повидимому командиры германских лодок находили, что, действуя сообща, они подвергаются опасности атаки подводными лодками союзников.

Одним из последствий применения системы конвоев и усиления противолодочной борьбы было то, что подводным лодкам пришлось все больше и больше пользоваться торпедой как основным оружием. В начале войны германские подводные лодки вообще предпочитали уничтожать торговые суда своими орудиями, а торпеды пускали в ход только против вооруженных пароходов или военных кораблей[1]. Торпеды стоили дорого и изготовлялись в ограниченном количестве, кроме того им недоставало надежности действия, которой обладали орудия в руках хорошего артиллериста.

В конце 1917 г. стало ясно, что подводные лодки могут играть большую роль в действиях против побережья противника. Целый год германские подводные лодки доставляли оружие и боевые запасы племени Сенусси, которое подняло восстание и начало войну против англичан и итальянцев в северной Африке, в районе египетско-триполитанской границы. Германские подводные лодки успешно совершали эти рейсы из Адриатических портов, пока союзные противолодочные средства, сосредоточенные около Отрантского барража, не стали для них слишком опасными. Подводная лодка *UC-73*, водоизмещением всего 420 *т*, вооруженная одним 88-*мм* орудием, бомбардировала Хомс (Homs) и Бенгази (Benghazi), чем причинила значительное беспокойство.

Германские подводные крейсера (*U-151* — *U-156*)[2], переделанные из торговых подводных лодок типа *Дейчланд* (с дальностью плавания 13 000 миль и вооружением из двух 150-*мм* и двух 88-*мм* орудий), заходили далеко. 4 июля 1917 г. лодка этого типа *U-155* бомбардир вала Понте Дельгада (Ponte Delgada) на Азорских островах. В конце 1917 г. *U-156*, снабженная прибором для резки подводных кабелей, перерезала 5 подводных кабелей у берегов США. 12 декабря она бомбардировала порт Фунчал (Funchal), где разрушила церковь, убила и ранила несколько мирных жителей. Она окончила свою карьеру 25 октября 1918 г., взорвавшись на британской мине в Северном море. *U-152* крейсеровала 78 дней в Атлантическом океане, нападая на суда у берегов Португалии, у Азорских и Канарских островов. *U-153* и *U-154* крейсеровали вместе, причем последняя 9 апреля 1918 г. бомбардировала г. Монровию (Monrovia) в Либерии, где было несколько жертв, разрушила радиостанцию и поставила мины у входа в порт. Вместе с *U-153* она потопила британский пароход *Бомбала* (*Bombala*), который оказал решительное сопротивление нападавшим на него столь превосходным силам. Наконец 11 мая 1918 г. *U-154* была внезапно атакована в надводном положении британской подводной лодкой *E-55*

---

[1] Кастекс, стр. 54. Наибольший запас торпед, который брали лодки, вступившие в строй до 1918 г., составлял 12—16. Наибольшее число торпед, когда-либо взятое лодкой, равнялось 24 (кроме 42 мин) на лодках *U-117* — *U-121* (Михельсен, стр. 178).

[2] Кастекс, стр. 103 и след.

и потоплена. В апреле 1918 г. вышла в крейсерство к берегам США лодка *U-151*, которая поставила там несколько минных банок и пробыла там больше месяца. Она без труда потопила 19 судов, так как никаких специальных мер противолодочной обороны не было принято; однако она не смогла помешать перевозке войск, хотя и находилась в море около 100 дней.

Ни англичане, ни немцы не были сторонниками больших подводных лодок, которые были неудобоуправляемы, медленно погружались и хотя выглядели грозными на бумаге, но были менее опасны для противника, чем равное им по тоннажу большое число более мелких лодок. Но в будущей войне они, вероятно, будут противниками, могущими принести много хлопот и, благодаря своим мощным орудиям и броне (которую уже имели некоторые из больших германских подводных лодок), будут легко расправляться с вооруженными траулерами и яхтами.

В 1918 г. различные меры, принятые против подводных лодок, начали давать нараставший эффект, как раз к тому времени, когда началась усиленная перевозка в Европу войск США, которые должны были помочь союзникам справиться с затруднениями, вызванными падением России и ошибкой правительства США, долго не решавшегося энергично вступать в войну. Прилагаемая таблица показывает потери в торговых судах за 1918 г. (в тысячах нетто-регистровых тонн).

1918 г.	Тоннаж		1918 г.	Тоннаж	
	британский	всего		британский	всего
Январь	179,9	306,6	Июль	165,4	260,9
Февраль	226,8	318,9	Август	145,7	283,8
Март	199,4	342,5	Сентябрь	136,8	187,8
Апрель	215,5	278,7	Октябрь	59,2	118,5
Май	192,4	295,5	Ноябрь	10,1	17,6
Июнь	162,9	255,5			

В начале 1918 г. немцы имели 134 боеспособных подводных лодки; в течение года 73 погибло или было интернировано, а было построено 85 новых. Из месяца в месяц потери союзников в тоннаже уменьшались, хотя общая цифра потерь Великобритании за этот год достигла огромной цифры — 1 694 000 *т*. Только благодаря умелым мероприятиям британского Адмиралтейства и жесткому нормированию импорта, причинившему гражданскому населению Великобритании не мало лишений, британский тоннаж смог перебросить в Европу 55,4% всех войск США [1], которые с марта 1918 г. до перемирия были доставлены во Францию. Некоторое ограничение действий германских подводных лодок вызвал приказ германского правительства от 24 октября 1918 г., запрещавший им топить торговые пароходы, хотя случайные нападения имели место и после этого приказа, даже тогда, когда конец войны был очевиден. Так 2 ноября были потоплены британские пароходы *Сьюреда (Surada)* и *Маршеа (Marcia)*, а 7 ноября атакован *Сарпидон (Surpedon)*.

[1] Sims „Vistory at Sea“ (Симс „Победа на море“), стр. 362.

Чтобы уменьшить потери, для союзников было очень важно не только запереть Дуврский пролив, через который еще с начала 1918 г. подводные лодки могли проникать только с большой опасностью для себя, но и закрыть доступ в Северное море с севера. В ноябре 1917 г. союзники решили поставить здесь большое заграждение из мин, поставленных на различных глубинах. Предстояло поставить мины на протяжении 200 миль; из них 150 миль было заминировано флотом США, а остальные 50 англичанами [1]. Специальными минными заградителями было поставлено громадное количество мин. Другие обширные минные поля были поставлены англичанами в Гельголандской бухте, где беспрерывно работали британские минные заградители.

На заграждении Северного моря были впервые применены „антенные мины" (antennae mines); они были снабжены кабелями из тонкой медной проволоки, тянувшимися от мины почти до поверхности воды; прикосновение к этим проводам какого-нибудь металлического тела, как, например, корпуса подводной лодки, вызывало взрыв. Это давало возможность сократить общее число мин, необходимое для заграждения, так как благодаря антеннам количество ярусов мин на различных глубинах сокращалось. Однако, по свидетельству немцев, много мин этого нового типа взорвалось тотчас же после постановки; во время траления заграждения оказалось, что только 43% мин осталось на своих местах. Подводные лодки постоянно доносили о таинственных взрывах при проходе через заграждение, так что „антенны" очевидно были чересчур чувствительны. На этом заграждении погибли только 2 германские подводные лодки, причем частично их гибель приписывается допущенным этими лодками ошибкам. Без сомнения, если бы война продолжалась, то это заграждение, подобно дуврскому, было бы усовершенствовано, так что подводным лодкам стало бы слишком опасно пересекать его.

Такие же минные заграждения должны были быть поставлены: у входа в Дарданеллы, где уже с начала 1918 г. стояли вполне удовлетворительные заграждения, в Гибралтарском проливе и еще в двух районах Средиземного моря, но война кончилась раньше, чем эти колоссальные проекты были приведены в исполнение.

Причины гибели германских и британских подводных лодок были следующие:

	Германские потери	Британские потери
Мины	41	4
Глубинные бомбы	34	?
Таран	23	?
Артиллерийский огонь	20	3
Подводные лодки	19	4
Суда-ловушки	13	?
Сети	6	?
Авиабомбы	4	?
Несчастные случаи	9	12
Невыясненные причины	9	21
Итого	178	44

[1] Симс, стр. 250.

В приведенных цифрах есть некоторые неточности, так как нередко бывали случаи, когда лодки получали повреждения от одного оружия и гибли от другого. При наличии исчерпывающих данных гибель подводной лодки в приведенной таблице отнесена на счет оружия, которым были нанесены первые повреждения. В таблицу не вошли 7 германских лодок, интернированных в нейтральных странах, и 14 уничтоженных своим личным составом при переходе баз в руки противника. Англичане потеряли, кроме перечисленных в таблице, одну лодку интернированной, одну использованную в качестве мины в Зеебрюгге и 7 уничтоженных своим личным составом в Балтийском море в 1918 г.[1]

В то время как крупные подводные лодки могли совершать большие плавания и пересекать Атлантический океан туда и обратно, не возобновляя запаса горючего, оставаясь в море по 3 месяца и более, значительная часть германского подводного флота всегда бездействовала, так как время от времени было необходимо давать отдых личному составу и производить ремонт нежных механизмов. Наибольшее число германских лодок, одновременно находившихся в море, падает на июнь 1917 г. Из имевшихся в этом месяце 132 лодок в море находилось 61. Из остальных 71 подводных лодок, 24 стояли наготове в базах (резерв) и 47 ремонтировались (refitting). Нормально в море находилось около трети всех наличных лодок. С начала и до конца войны для германского флота было заказано 811 подводных лодок, включая 43 лодки готовые и строившиеся до войны, в числе их 2 большие группы подводных крейсеров— 37 лодок с подводным водоизмещением около 2 700 *т* каждая. Последние так и не были закончены, а между тем они потребовали рабочих рук и материалов, которые, по мнению опытных германских офицеров, могли бы с большей пользой быть использованы для постройки подводных лодок меньшего размера. К концу войны число действующих подводных лодок упало до 121, хотя они были еще в состоянии приносить большой вред, что доказала подводная лодка *UB-50*, которая 9 ноября 1918 г. 2 торпедами потопила у Гибралтара старый линейный корабль *Британия* (*Britannia*). Это был последний корабль, погибший в подводной войне. Он тонул медленно, и потери в людях на нем были незначительны.

Всего за время войны англичане потеряли 7 830 000 *т* торговых и рыболовных судов, из которых 6 682 000 *т* было потоплено подводными лодками, 682 000 *т* погибло от мин (по большей части поставленных подводными лодками), 448 000 *т* потоплено крейсерами, 7 900 *т* — самолетами и 184 000 *т* было интернировано в неприятельских портах. Кроме того 8 008 000 *т* британских торговых судов было повреждено, но не затонуло, из них 7 335 000 *т* повреждено подводными лодками. Всего судов всех наций, исключая центральные державы, погибло за время мировой войны 12 850 000 *т*, из которых 11 153 000 *т* было потоплено подводными лодками. Вступая в войну, Британская империя имела 21 045 000 *т*; следовательно за войну было уничтожено более трети ее торгового флота. Взамен этого ею было захвачено 717 000 *т* германских судов, 4 765 000 *т* было построено заново, 1 197 000 *т* было передано и куплено, что в общем составляет 6 679 000 *т*, из которых надо

[1] При занятии в 1918 г. германскими войсками Ганге, высаженными в Финляндии для поддержки финских белогвардейцев, эти подводные лодки были потоплены их командирами (*Е-1, Е-9, Е-11, Е-18, Е-19*). — *Н. Н.*

вычесть 1 100 000 *т*, погибших от неизбежных в море случайностей и 731 000 *т*, переданных или проданных. На 11 ноября 1918 г. чистая убыль британского торгового флота составила 14,6% или 3 084 000 *т*, потери в тоннаже океанских судов составили 17,7%.

США воздерживались от риска плавания в военной зоне и поэтому потеряли только 389 000 *т*, причем эта потеря была более чем возмещена новым строительством. Франция потеряла 907 000 *т*, Италия— 853 000 *т*.

В нижеследующей сводке приводятся главные события подводной войны вплоть до объявления „беспощадной подводной войны".

1914 г.

20 октября. — Подводная лодка *U-17* потопила британский пароход *Глитра* (*Glitra*).

1915 г.

4 февраля. — Немцы объявили блокаду с 18 февраля; после этого числа все суда в военной зоне будут топиться.

10 февраля. — Британская инструкция своим торговым судам — поднимать нейтральный флаг.

11 марта. — Великобритания объявила ответную блокаду.

7 мая. — Потоплена *Лузитания*.

13 мая. — Нота протеста США; приказ 6 июня германским подводным лодкам не нападать на большие пассажирские пароходы.

18 сентября. — Германское правительство приказывает подводным лодкам прекратить операции в Атлантическом океане и Английском канале; в Северном море вести крейсерскую войну (прекращение „беспощадного" потопления).

1916 г.

12 февраля. — Германское сухопутное командование решает вопрос в пользу „беспощадной подводной войны".

15 марта. — Отставка Тирпица как защитника этой кампании.

24 марта. — Потопление подводной лодкой торпедой пассажирского парохода *Сюссекс* (*Sussex*).

20 апреля. — Правительство США угрожает прервать дипломатические отношения с Германией, если действия подобного рода не прекратятся.

24 апреля. — Германское правительство приказывает своим подводным лодкам действовать по правилам крейсерской войны.

28 сентября. — Германский канцлер объявляет, что против Англии должны быть использованы все средства.

7 октября. — Приказ продолжать в британских водах крейсерскую войну подводными лодками и послать 4 лодки в Средиземное море.

1917 г.

9 января. — Германский военный совет в Плессе решает начать с 1 февраля беспощадную подводную войну.

Глава 14

Операции на Балтийском море. — План Фишера. — Минирование проходов в Балтийское море. — Гибель *Магдебурга*. — Потопление *Паллады* подводной лодкой. — Британские подводные лодки проникают в Балтийское море. — Их действия. — Атака *Мольтке* подводной лодкой. — *Е-13* выходит из строя. — Действия Швеции. — Падение дисциплины у русских. — Немцы занимают Рижский залив. — Потопление *Славы*. — Германская экспедиция в Финляндию. — Операции британского флота против большевиков. — Нападение британских торпедных катеров на Кронштадт. — Действия англичан на Белом море.

На Балтийском море русский флот держался оборонительного образа действий, а британский штаб в первые месяцы войны не пытался прорвать германскую блокаду. У британского Адмиралтейства было слишком много дела во всех направлениях, и оно вело оборонительную войну. Чтобы развернуть операции на Балтийском море, британскому флоту было бы необходимо предварительно парализовать или уничтожить боевую мощь германского флота на Северном море. Когда Фишер в1914 г. разрабатывал свою схему операций для окончания войны путем высадки в Балтийском море, он предполагал, что Флот Открытого моря может быть разбит или заблокирован минами, для чего англичанам надо было создать передовую базу в Боркуме, который для этого было необходимо захватить. Весь план был слишком неясен и чересчур дерзок; он не был проработан ни морским, ни сухопутным штабами, и, сообщенный в общих чертах русскому командованию, был встречен только нерешительным согласием [1]

---

[1] Сущность этого плана, который был сообщен русскому командованию 19 августа 1914 г., сводилась к следующим предположениям Чёрчиля—Фишера.

Считая, что посылка британского флота в Балтику через Бельты при наличии благоприятной стратегической обстановки на главном театре (Северное море) осуществима, авторы „Балтийского проекта“ предполагали „при наличии владения“ Балтийским морем высадить русскую армию, чтобы: 1) загнуть фланг или зайти в тыл германским армиям, удерживающим линию Данциг—Торн или оказывающим сопротивление наступлению русских на главных направлениях; 2) напасть на Берлин с севера, что составляло 90 миль от места высадки по прямому направлению; 3) напасть на Киль и Кильский канал в превосходных силах и вынудить германский флот выйти в море. Транспорты для перевозки большой десантной армии Англия обещала предоставить России во всякое время, обеспечивая вместе с тем самую перевозку и конвоирование своим флотом.

По рассмотрении этого предложения русское командование ответило, что „оно с благодарностью принимает предложение первого лорда“, но добавило, что „воспользоваться им сможет лишь, если это допустит общая военная обстановка“.—*Н. Н.*

Для англичан было бы необходимо овладеть Большим Бельтом, если, как предлагал Фишер, предстояло осуществить высадку больших русских сил на побережье Померании. Но, пока Дания оставалась нейтральной, выполнить это было трудно или совершенно невозможно. Британский флот в Балтийском море не имел бы хороших баз, так как русские базы были плохо оборудованы, а германский флот имел в своем распоряжении массу торпедных сил, которых постоянно надо было опасаться. Но еще задолго до того, как поход новой Армады Фишера был осуществлен, он ушел в отставку, а русская армия потерпела ряд сокрушающих поражений, после которых лишился всякого смысла план высадки русских войск на побережье Померании. Неудачным последствием этого плана было то, что из-за него Фишер не предпринял немедленно каких-либо иных действий в Балтийском море, а отложил их до тех пор, пока не будет готов новый флот. Германское командование сильно опасалось угрозы Балтийскому морю, так что промедление в этот решительный момент было особенно неудачно.

Германскими морскими силами Балтийского моря командовал принц Генрих Прусский. В его подчинении находилась эскадра легких крейсеров, в которую входили крейсера *Амазоне* (*Amazone*) (флаг к.-адм. Мишке), *Аугсбург* (*Augsburg*), *Магдебург* (*Magdeburg*), *Любек* (*Lübeck*), *Ундине* (*Undine*), *Тетис* (*Thetis*) и *Газелле* (*Gazelle*), из которых только второй и третий были современными кораблями. Время от времени эти силы подкреплялись разными старыми кораблями и соединениями из состава главных сил германского флота в Северном море.

Против этих сил русские имели: 4 линейных корабля до-дредноута — *Павел I*, *Андрей Первозванный*, *Слава* и *Цесаревич*; 4 порядочных броненосных крейсера — *Рюрик* (постройки 1906 г., по боевым качествам несколько превосходивший *Блюхера*), *Палладу*, *Адмирала Макарова* и *Баяна* и много старых кораблей незначительной боевой ценности. Имелось еще 36 старых эскадренных миноносцев и полдюжины устаревших подводных лодок [1]. Одним из лучших кораблей был лидер *Новик*, имевший 36-узловой ход и оборудованный для постановки мин. В начале войны русские поспешно оставили свою базу в Либаве [2]; их флот, подобно германскому в Северном море, держался оборонительного образа действий, и обе стороны проводили друг против друга миннозаградительные операции.

2 августа легкие крейсера *Магдебург* и *Аугсбург* (27 узл., шесть 100-*мм* орудий) поставили мины около Либавы и обстреляли город, в результате чего русские преждевременно сожгли там большие склады. В течение нескольких следующих дней были заминированы глубокие фарватеры Большого и Малого Бельтов. Зунд был мелководен и доступен только для мелкосидящих судов. В Большом Бельте датчане выставили двойную линию мин между о-вами Фюнен (Fünen) и Зееланд (Seeland), а немцы поставили мины между Лангеландом (Langeland) и Лааландом (Laaland), причем оба конца этого заграждения находились в дат-

---

[1] *Reventlow*, Der Einfluss der Seemacht (*Ревентлов*, Влияние морской силы), стр. 57.

[2] Либава считалась базой мирного времени и по мобилизации подлежала оставлению, ввиду слишком близкого расположения к германской границе и риска быть захваченной с суши. Кроме того отдаленность Либавы от морского тыла не могла обеспечить базирующимся на нее морским силам необходимого в условиях военного времени ремонта, снабжения и т. п., что сильно связывало бы оперативные возможности флота. — *Н. Н.*

ских водах. Британский штаб, очевидно, не оценил в достаточной мере последствий такой закупорки главного прохода в Балтийском море, и Дании не было заявлено никакого протеста [1]. Затем Дания заблокировала Малый Бельт, заперев его для британских судов, но не для германских, хотя нейтральные страны не имели права закрывать по своему усмотрению пролив, ведущий в такое море, как Балтийское.

В результате немцы имели свой собственный путь в Балтийское море через Кильский канал, который был доступен для их крупнейших кораблей, хотя и нуждавшихся для этого в разгрузке (процесс, требовавший времени и выводивший корабли из строя, примерно, на неделю), и кроме того „боковой ход" для малых кораблей через Малый Бельт. Для британского флота оставался только довольно мелководный Зунд, который около Копенгагена также был заминирован, что заставляло суда итти через Флинт-Ренен (Flint Rinne) у самого побережья Швеции. Немцы старались убедить шведов закрыть и этот проход, но безуспешно.

Германские легкие корабли разрушили русские маяки у входа в Финский залив и поставили много мин [2]. 26 августа к.-адм. Беринг, сменивший Мишке, потерял *Магдебург*, который в густом тумане выскочил на камни у Оденсхольмского маяка и был совершенно разбит. Бо́льшая часть его личного состава была снята эскадренным миноносцем *V-26*, который, переполненный людьми, подвергся нападению русских крейсеров *Богатырь* и *Паллада* и едва ушел. Немцы потеряли в этом деле 17 убитыми, 17 ранеными, 75 пленными и пропавшими без вести и 1 из лучших своих легких крейсеров. Кроме того секретные бумаги *Магдебурга*, сигнальные книги и шифры попали в руки русских, которые получили возможность читать германские радио. Эти ценные сведения были немедленно сообщены британскому Адмиралтейству и сослужили ему огромную службу [3] и [4].

---

[1] Однако германская официальная история считает действия Дании определенно благоприятными для Великобритании. Ревентлов („Der Einfluss der Seemacht" „Влияние морской силы", стр. 57) не разделяет этого мнения.

[2] Первые операции германских легких сил против Финского залива имели целью выяснить действительные намерения русского флота и вместе с тем держать русское морское командование в заблуждении относительно намерений, возможностей и сил германского флота, выделенного для действий в Балтийском море. Поэтому германское командование решило рядом активных операций (нападения на отдельные части русского флота, порты и пункты побережья, постановки активных минных заграждений в русских водах и пр.) вызвать у русских убеждение, что германский флот имеет задание полностью обеспечить за собой восточную Балтику и располагает достаточными силами, чтобы пресечь всякие попытки проявления активности со стороны русского флота. Особенные надежды возлагались на постановки минных заграждений в самом Финском заливе. В частности 17—18 августа было намечено выставить перед русским центральным минным заграждением крупное свое заграждение (200 мин на линии восточнее Ганге—Оденсхольм) с вспомогательного заградителя *Дейчланд* под прикрытием отряда адм. Мишке (*Аугсбург*, *Магдебург* и 3 эскадренных миноносца), т. е. в районе, где по сведениям германской разведки держалась постоянная завеса русских крейсеров. Однако, встретив у входа в Финский залив несколько русских дозорных кораблей, адм. Мишке не рискнул войти вглубь залива и выставил заграждение перед его устьем на меридиане маяка Гахкона. Хотя германский отряд и был замечен с наблюдательных постов и отдельных кораблей, находившихся в дозоре, но состав его и типы кораблей были определены ошибочно, причем из-за преувеличенных данных, сообщенных командованию, у последнего составилось представление о готовящемся прорыве германского флота в Финский залив.—*Н. Н.*

[3] Операция, в которой был потерян крейсер *Магдебург*, имела целью прорыв отряда адм. Беринга (сменившего адм. Мишке) в составе крейсеров *Аугсбург*, *Магдебург* и 2 эскадренных миноносцев в Финский залив для уничтожения находившихся в дозоре

Чтобы возместить эту неудачу, немцы сделали попытку заманить русские крейсера в „подводную ловушку“ — навести на подводную лодку *U-3*, но эта старая лодка была совершенно негодна для этой цели и представляла, пожалуй, бо́льшую опасность для самих немцев, чем для русских [1].

1 — 2 сентября германские легкие крейсера счастливо ушли от отряда русских крейсеров (*Рюрик, Россия, Олег, Богатырь, Новик* и дивизионных эскадренных миноносцев) у острова Готланд. Германский штаб, обеспокоенный таким проявлением активности русских, решил нанести им удар и послал в распоряжение принца Генриха *Блюхер*, 4-ую эскадру линейных кораблей (7 старых линейных кораблей типа *Виттельсбах* (*Wittelsbach*) и несколько других кораблей. Он попытался застать русских врасплох, но его корабли непрерывной работой радиостанций предупредили русских о своем присутствии, и Эссен без всякого труда уклонился от удара. 6 сентября *Блюхер* и 2 русских крейсера—*Баян* и *Паллада*—обменялись несколькими залпами с предельной дистанции,[2] а 8-го германские броненосные корабли были отозваны к Гельголанду, ввиду угрозы нападения англичан. 12 сентября германская армия попросила принца Генриха о поддержке. Предполагалось, что он может прорвать коммуникации 1-й русской армии у Мемеля и на Немане, но, прежде чем он смог что-либо сделать, германские войска дошли до Мемеля и Тильзита.

19 сентября Фалькенгайн, сменивший Мольтке на посту начальника германского генерального штаба, просил флот организовать нападение на русское побережье, чтобы удержать русские войска в прибрежной полосе и предотвратить их дальнейшее продвижение в Галиции, где положение становилось критическим. Для этой цели принцу Генриху было дано 14 старых линейных кораблей, 2 торпедные флотилии (22 эскадренных миноносца), несколько других кораблей и бригада войск. Оказалось, что немцам потребовалось бы целых 10—14 дней для подготовки транспортов на 7 500 чел. с вооружением. Поэтому германский штаб решил произвести только демонстрацию, но флоту было приказано в порядке демонстрации подготовить транспорта на 20 000 чел. 24 сентября принц

перед центральной позицией русских миноносцев. В ночь на 26 августа в густом тумане *Магдебург*, следуя с миноносцем *V-26* приблизительно за *Аугсбургом*, высочил на камни у о. Оденсхольм, получив ряд пробоин. Попытки сойти (разгрузка, буксировка миноносцем) не дали результатов. Авария крейсера была замечена наблюдательным постом, давшим знать об этом командованию, которое выслало к месту аварии крейсера и миноносцы. При появлении на рассвете русских кораблей, обстрелявших *Магдебург* и находившийся при нем миноносец, крейсер был взорван командой, причем была сильно разрушена носовая часть, что лишило русских возможности снять крейсер с камней.

Овладение сигнальными книгами и шифрами с *Магдебурга* имело чрезвычайно важные последствия. Эти документы не только позволили расшифровывать германские радио, но и овладеть системой германских шифров, что в дальнейшем течении войны, несмотря на частую смену шифров, дало русским и англичанам постоянную возможность расшифрования всех радиопереговоров противника. — *Н. Н.*

[4] Churchill, World Crisis (*Чёрчилл*, Мировой кризис), т. I, стр. 462.

[1] Graf, „The Russian Navy in War and Revolution“ (*Граф*, „Русский флот в войне и революции), стр. 7—9.

[2] Ввиду того что наблюдательными постами броненосный крейсер *Блюхер* был принят за крейсер-дредноут *Мольтке*, русские крейсера, извещенные об этом, отошли, чтобы не быть отрезанными. Впрочем из ряда расшифрованных радио замысел немцев и посылка ими значительных сил к Финскому заливу были раскрыты еще ранее. — *Н. Н.*

Генрих с большим отрядом кораблей подошел к Виндаве, но получил известие, что британский флот находится в Большом Бельте и может 25-го быть у Борнхольма. Он уже убедился, что демонстрация бесцельна и быстро ушел обратно.

На тесную связь, существовавшую в оперативном смысле между Балтийским и Северным морями, и нервность, которую вызывало у немцев простое донесение о движении англичан по направлению к Балтийскому морю, указывают меры, принятые немцами в этом случае. Вечером 24 сентября Ингеноль получил приказание отправить в Балтийское море возможно большее количество крейсеров, эскадренных миноносцев и подводных лодок совместно со 2-й эскадрой линейных кораблей (до-дредноуты типа *Дейчланд*) и приготовить 1-ю и 3-ю линейные эскадры (14 дредноутов) к проходу через Кильский канал. Вместо того, чтобы ударить по коммуникациям британского флота, который, как предполагалось, входит в Балтийское море, немцы приняли чисто оборонительные меры. Ингеноль донес, что на подготовку дредноутов к проходу каналом потребуется 5 дней, ввиду необходимости разгрузить уголь и боевые припасы. Но 25 сентября после полудня воздушная разведка показала, что тревога была напрасной, и корабли, назначенные в Балтику, были задержаны в Северном море.

11 октября подводная лодка *U-26* потопила у Финского залива русский броненосный крейсер *Паллада* (7 775 *т*, постройки 1906 г.). *Паллада* шла вместе с *Баяном*[1] 15-узловым ходом и, подойдя к подводной лодке на расстояние 3 каб. получила с нее 2 торпедных попадания, от которых, очевидно, детонировали ее погреба. Произошел сильный взрыв, и корабль скрылся под водой, унося с собой весь личный состав (593 чел.).

В тот же день британское Адмиралтейство решило отправить в Балтийское море 3 подводные лодки, так как были получены сведения, что Флот Открытого моря проводит там учения. Для этой цели были выбраны 3 лодки: *Е-1* (Лоренс), *Е-9* (Хортон) и *Е-11* (Насмит). Лодкам было приказано пройти ночью через Зунд, атаковать, если представится возможность, германский флот и, когда иссякнет топливо, уйти в Либаву. Должно быть отмечено, что в октябре британский штаб не знал, что Либава была оставлена русскими как база еще 2 месяца тому назад и что около нее поставлены германские минные заграждения.

Е-1 и *Е-9* благополучно прошли в ночь с 17 на 18 октября. *Е-11* пройти не удалось; вдобавок она по ошибке выпустила 2 торпеды в датскую подводную лодку *Хафманден* (*Havmanden*), приняв ее за германскую. К счастью, обе торпеды прошли мимо. *Е-1* и *Е-9* благополучно дошли до Либавы, ловко пробравшись через минные заграждения. По пути *Е-1* безуспешно пустила 2 торпеды в германский крейсер *Виктория Луизе*. Вместе с *Е-9* она была направлена в Лапвик в Финском заливе. Вследствие дурной погоды осенью и зимой этого года, работа британских подводных лодок в Балтийском море не была продуктивной, хотя они были постоянной угрозой для немцев, и принц Генрих в одном из своих приказов объявил, что уничтожение британ-

---

[1] Крейсера *Паллада* и *Баян* возвращались в Ревель после смены из дозора, отпустив бывшие при них миноносцы. — *Н. Н.*

ской подводной лодки он будет рассматривать, как равносильное уничтожению русского броненосного крейсера[1].

В ноябре немцы решили бомбардировать Либаву и затопить брандеры при входе, но 17 ноября старый броненосный крейсер *Фридрих Карл* (*Friedrich Karl*) (1902 г., 8 800 *т*), выйдя для участия в операции против Либавы, попал у Мемеля на русское минное заграждение, подорвался на 2 минах и через 5 часов пошел ко дну. На нем погибло 8 чел. Немцам удалось затопить брандеры во входе в гавань Либавы, но бомбардировка не дала никаких результатов.

Конец 1914 г. прошел в миннозаградительных операциях, которые принесли большой ущерб шведской торговле. Германская официальная история отмечает, что постановка мин в непосредственной близости от неприятельских портов давала небольшие результаты. Более действительным, но и более жестоким, было минирование возможно больших пространств моря и районов вблизи навигационных знаков. Русские платили тем же, и обе стороны потеряли немало судов, поврежденных или потопленных минами.

В первую половину 1915 г. источником постоянной опасности в Балтийском море были мины, поставленные быстроходными русскими кораблями[2]. 25 января германские крейсера *Аугсбург* и *Газелле* наткнулись на мины, поставленные *Россией*[3], и были с большим трудом доведены до Штеттина. В этот же самый день действовавший у Либавы старый броненосный крейсер *Принц Адальберт* основательно сел на мель, но был снят посредством остроумного приема, заключавшегося в том, что несколько эскадренных миноносцев большим ходом в сомкнутом строю проходили вблизи корабля и разводили волну, которая и подняла корабль, принявший 400 *т* воды. В тот же день германский морской дирижабль *PL-19* был занесен на материк над русской территорией и уничтожен[4]. В феврале русский броненосный крейсер *Рюрик* сел на песчаную отмель и так сильно пострадал, что вышел из строя на 3 месяца[5].

---

[1] Прибытие британских подводных лодок явилось существенной помощью для русского флота, так как новые подводные лодки еще находились в стадии постройки, а из старых большинство не было пригодно для дальних операций. — *Н. Н.*

[2] С октября 1914 г. по март 1915 г. русскими было выполнено у германских берегов 10 заградительных операций, причем с крейсеров, заградителей и миноносцев поставлено 14 крупных минных заграждений на подходах к Мемелю, Полангену, Пиллау, Данцигской бухте, а также на путях германского флота у Арконы, Борнгольма с общим числом до 2 000 мин. На этих заграждениях за зиму 1914 г. погибли броненосный крейсер *Фридрих Карл*, несколько тральщиков и ряд пароходов и подорвались крейсера *Аугсбург*, *Газелле* и несколько пароходов. Фирле, автор германского официального описания „Война на Балтийском море“ (том I), останавливаясь на влиянии этих заграждений на оперативную деятельность германского флота к началу 1915 г., пишет: „Дальнейшие несчастные случаи на минах заграждения в средней части Балтики заставили начальника действующего отряда отложить всякие наступательные действия“, т. е. отказаться от активных операций. — *Н. Н.*

[3] Это заграждение (100 мин) было поставлено броненосным крейсером *Россия* 14 января 1915 г. банками на протяжении 10 миль у маяка Аркона (южная часть Балтийского моря). — *Н. Н.*

[4] Этот дирижабль, сбросивший без особых результатов над Либавой 10 бомб, был подбит артиллерийским огнем береговой артиллерии и был вынужден сесть на воду в 6 каб. (1,1 *км*) от берега, где и был захвачен. В результате неудавшихся попыток отбуксировать его в порт был русскими сожжен. — *Н. Н.*

[5] Авария броненосного крейсера *Рюрик* произошла во время намечавшейся 13 февраля 1915 г. заградительной операции перед Данцигом. Идя совместно с крейсерами *Адм. Макаров, Олег и Богатырь*, *Рюрик*, вследствие ошибки в счислении из-за пас-

В марте 4 новых германских крейсера участвовали совместно с сухопутными войсками в демонстрации против русского правого фланга, предпринятой для спасения Мемеля, а после взятия этого города русскими помогали своим войскам отбить его и продвинуться дальше в Прибалтийский край. 7 мая Либава была занята после сильной бомбардировки с помощью старых броненосных крейсеров *Принц Адальберт, Принц Хейнрих*, *Роон*, броненосца береговой обороны *Беовульф* и 4 старых линейных кораблей типа *Виттельсбах*, при поддержке легких крейсеров и эскадренных миноносцев. Русские не имели намерения серьезно отстаивать Либаву, так как им угрожала опасность быть отрезанными на суше. После смерти Эссена русский флот проявлял сравнительно мало активности, но 4 русских броненосных крейсера иногда появлялись и обменивались залпами с немцами.

Русские дредноуты (которые в числе четырех достраивались в начале войны) теперь были закончены и некоторые из них были в боевой готовности[1]. Чтобы парализовать их действия, немцы прибегли к постановке минных заграждений в самых широких размерах. Германские минные заградители проникли в Рижский залив, а 3 июня подводная лодка *U-26* потопила русский минный заградитель *Енисей*, с которого спасся только 21 чел.[2]. 21 июля германский крейсер *Аугсбург* и минный заградитель *Альбатрос*, возвращаясь из миннозаградительной операции, были застигнуты около Готланда русскими крейсерами *Рюриком*, *Адмиралом Макаровым*, *Баяном* и *Олегом*. Быстроходному *Аугсбургу* удалось уйти, но *Альбатрос* был сильно поврежден и выбросился на берег, потеряв 21 чел. убитыми и 27 чел. ранеными; впоследствии он был снят.

Русские крейсера отходили на север, когда их, спустя некоторое время, нагнал германский броненосный крейсер *Роон* (*Roon*) с легкими крейсерами *Аугсбург* и *Любек* и несколькими эскадренными миноносцами. *Рюрик* оторвался от отряда, а на остальных кораблях был недостаток боевых запасов. Бой прервался после обмена залпами вследствие туманной погоды в результате ухода русских. Немного спустя и *Рюрик* увидел немцев и имел стычку с *Рооном*. Опасаясь подводных лодок, *Рюрик* тоже отошел, потеряв 11 чел. убитыми и ранеными[3]. Во время этих столкновений на помощь *Роону* вышел из Данцига броненосный крейсер *Принц Адальберт*[4], но по пути он был атакован британской подводной лодкой *E-9* и получил попадание торпедой, причинившей ему такие сильные повреждения, что он только с большим трудом дошел до порта.

8 августа немцы предприняли решительную попытку прорваться в Рижский залив, но были отбиты, причем во время траления потеряли несколько малых судов. Русские послали в залив старый линейный корабль *Славу* в сопровождении новых дредноутов *Петропавловска* и

мурности и снега при подходе к Готланду наскочил на каменную гряду у о. Форе (мыс Холльмюден), перескочил через нее и получил ряд пробоин днища, приняв 2 400 *т* воды. Операция была отменена, и поврежденный крейсер под своими машинами под охраной остальных крейсеров 6-узловым ходом дошел до своей базы. — *Н. Н.*

[1] К этому времени все 4 линейные корабля были в боевой готовности, войдя в строй: *Севастополь* — 22 ноября, *Полтава* — 22 декабря 1914 г., *Петропавловск* — 3 января и *Гангут* — 5 января 1915 г. — *Н. Н.*

[2] *Граф*, стр. 38.

[3] *Граф*, стр. 47—48.

[4] Которого в то время приняли за *Поммерн*.

Гангута[1]. Немцы, в свою очередь, подвели туда эскадру линейных крейсеров и 2 дредноута *Позен* и *Нассау*. 17 августа германские эскадренные миноносцы *S-31* и *V-100* были потоплены русским эскадренным миноносцем *Новик* или наткнулись на мины, но в то же время, после жаркого боя, русские потеряли канонерскую лодку *Сивуч* с 100 чел. личного состава; кроме того погиб, взорвавшись на мине, минный заградитель *Ладога*. Канонерская лодка *Кореец* села на мель и была уничтожена своей командой[2]. 18 августа подводная лодка *E-1* атаковала линейный крейсер *Мольтке* и попала торпедой в носовую часть крейсера. Взрывом было убито 8 чел., и крейсер принял 435 *т* воды. Хотя он еще мог итти 15-узловым ходом, но одним из результатов этого попадания было прекращение операций в Рижском заливе 21 августа[3].

Русский штаб предупредил британский флот о намеченных им операциях и просил о помощи. В ответ англичане отправили в Балтийское море еще 2 подводные лодки: *E-8* и *E-13*. *E-8* благополучно совершила опасный переход; *E-13*, вследствие неисправности компаса, пройдя Зунд, выскочила на мель около датского острова Салтхолм (Saltholm). 19 августа, несмотря на то, что *E-13* находилась на территории Дании, германский эскадренный миноносец *G-132* выпустил в нее торпеду, затем открыл огонь и не прекращал его даже тогда, когда люди стали бросаться в воду, хладнокровно убив в нейтральных водах 15 чел. из личного состава лодки.

---

[1] Линейный корабль *Слава* был переведен в Рижский залив 30 июля 1915 г. под охраной отряда крейсеров, а не дредноутов, так как Ставка категорически отклонила использование дредноутов для этой цели. — *Н. Н.*

[2] По двенадцати 305-*мм* орудий в трехорудийных башнях.

[3] Пользуясь непроверенными данными, Вильсон дает ряд неверных сведений.

1. Эскадренный миноносец Новик имел 17 августа бой с двумя германскими эскадренными миноносцами *V*-99 и *V*-100, из которых первый, будучи серьезно подбит в артиллерийском бою, кроме того при отходе подорвался на русской мине и затонул на мелководьи; второму удалось уйти без особых повреждений.

2. Эскадренный миноносец *S-31* погиб 19 августа, взорвавшись на русской мине в 4 милях от о. Руно.

3. Канонерские лодки *Сивуч* и *Кореец* во время их отхода от Риги к Моонзунду были застигнуты отрядом прорвавшихся в Рижский залив германских кораблей и сперва вели бой с крейсером *Аугсбург* и миноносцами, а затем с двумя дредноутами — *Позен* и *Нассау*, которыми *Сивуч* после упорного боя был потоплен. Канонерской лодке *Кореец* удалось скрыться в темноте под берегом, причем лодка перескочила через несколько отмелей. Здесь командир под влиянием полученных от береговых постов сведений о прорыве больших сил противника и о высадке им на побережьи десанта счел себя отрезанным от Моонзунда и взорвал корабль.

4. Заградитель *Ладога* погиб, возвращаясь с постановки мин в устьи Финского залива 15 августа у входа в Эре, взорвавшись на мине, поставленной на входном фарватере подводной лодкой *UC-4*, имевшей задание заминировать выходы из шхер для преграждения пути русским дредноутам, если бы последние были посланы против германских сил, оперировавших в Рижском заливе.

5. По понятной причине Вильсон считает прекращение немцами операции против Рижского залива следствием („одним из результатов") попадания торпеды с британской подводной лодки *E-1* в линейный крейсер *Мольтке*. В действительности уход немцев из Рижского залива после фактического овладения им явился следствием всей совокупности средств противодействия (мины, подводные лодки, линейный корабль *Слава*, легкие силы), в особенности же из-за невозможности закрепиться в заливе ввиду отсутствия здесь подготовленной базы. Вся операция против Рижского залива не было согласована с действиями армии, которая не выделила для реализации успеха крупного десанта для высадки в тылу Риги. Без этого дальнейшее пребывание прорвавшихся в залив морских сил без базы, при наличии в тылу минных полей, русских и британских подводных лодок, легких сил и пр. было совершенно нецелесообразно. — *Н. Н.*

Хотя в оправдание этого нападения немцы и могли бы сослаться, как на прецедент на уничтожение *Дрездена* в нейтральных водах, но стрельба по людям, спасающимся с поврежденного корабля, не может быть оправдана. В конце концов в это дело вмешался датский эскадренный миноносец, который стал между германским кораблем и его целью. Впоследствии *Е-13* была снята с мели и интернирована в Дании до конца войны.

Когда германские главные силы, после неудачных операций в Рижском заливе, ушли на запад, британские подводные лодки повели энергичную борьбу против германской торговли в южной части Балтийского моря и потопили без человеческих жертв до 21 октября 34 германских парохода. 23 октября *Е-8* атаковала в 20 милях к юго-западу от Либавы броненосный крейсер *Принц Адальберт*, который погиб со всем личным составом, за исключением 3 чел.[1]. В ноябре и декабре германский флот постигло еще 4 несчастья: они потеряли легкие крейсера: *Ундина* и *Бремен* и два эскадренных миноносца—*S-91* и *S-177*. Первый корабль погиб от торпед с *Е-9*, а остальные—на минах.

Зима 1915—1916 гг. была опять исключительно суровой, и вследствие холода, льда, быстрого роста германских минных заграждений, а может быть также и потому, что британский штаб недооценивал всей важности энергичных действий, британские подводные лодки в Балтийском море смогли добиться не больше того, что держали немцев в постоянном беспокойстве.

У русских к этому времени было уже в строю 4 новых мощных дредноута и много новых сильных эскадренных миноносцев, но их флот также оставался инертным. На 2 дредноутах произошли беспорядки среди команды[2], и это несомненно связывало русское командование. Немцы ввели в дело новый малый подводный заградитель *UC-4*, который пробрался вглубь финских шхер и поставил мины в водах, считавшихся совершенно безопасными. В боях под Ригой русские вывели из строя 2 германских морских дирижабля *L-5* и *SL-6*.

В 1916 г. немцы, ввиду большой слабости своего флота в Балтийском море и сосредоточения всех сил флота против Великобритании, держались оборонительного образа действий. Чтобы помешать операциям новых русских дредноутов, немцы поставили 5 000 мин. Они убедили шведское правительство расширить свои минные заграждения у шведского берега Зунда и в южном выходе из него и прекратить лоцманскую службу для всех судов, кроме шведских. Это должно было помешать британским подводным лодкам проникать в Балтийское море и лишало права прохода британские торговые суда. Против этих действий шведского правительства Великобритания заявила протест на том основании, что они нарушают договор 1826 г. и принцип международного права, по которому воюющие стороны имеют право прохода из одной части открытого моря в другую даже в том случае, если эти части соединяются территориальными водами.

---

[1] *Граф*, стр. 68.

[2] Волнения и отдельные революционные вспышки имели место на ряде кораблей. В некоторых случаях *(Гангут)*, проявляясь внешне в виде требований убрать офицеров немецкого происхождения, они уже указывали на наличие во флоте процесса революционизирования матросских масс на почве классовой вражды к офицерству вообще, в других *(Россия, Александр II)*—свидетельствовали о конкретной деятельности матросских революционных организаций. — *Н. Н.*

Далее англичане утверждали, что Швеция оказывает Германии значительное предпочтение[1]. Решить этот вопрос было чрезвычайно трудно, и от Швеции не было получено удовлетворения. Между тем на помощь 3 британским подводным лодкам типа „Е“, находившимся в Балтийском море, через Белое море по системе русских каналов были посланы еще 3 маленькие подводные лодки типа „С“ (*С-26, С-27* и *С-35*), водоизмещением по 320 *т*. В Балтийском море германские операции сводились, главным образом, к тому, чтобы обеспечить фарватер у побережья Курляндии до Виндавы для поддержки левого фланга своего фронта в России. По ночам русские легкие силы ставили мины в этом фарватере. Непрерывная минная война тянулась без каких-либо случаев большого тактического или стратегического значения. В операциях против русских морских баз погибло 2 германских дирижабля *SL-3* и *L-38*.

В 1917 г. падение дисциплины в русском флоте быстро подорвало его боеспособность. Зима 1916/17 г. в Балтийском море была исключительно сурова, что уменьшало действительность минных заграждений именно тогда, когда русские больше всего в них нуждались. В мае операции снова стали возможны, но германский штаб в течение нескольких месяцев воздерживался от больших наступательных действий, предоставляя России разваливаться самой. Однако подводные заградители поставили у русских портов большие минные заграждения. В сентябре 1917 г., после падения Риги, германский штаб решил захватить острова, лежащие у входа в Рижский залив[2]. Задача была бы исключительно трудной, если бы пришлось столкнуться с русской армией и флотом, но они были совершенно деморализованы. Для этой цели были сосредоточены мощные германские силы. В состав их входили: линейные корабли - дредноуты *Байерн* (восемь 380-*мм* орудий), *Кёниг*, *Кронпринц*, *Гроссер Курфюрст*, *Маркграф*, *Кайзер*, *Кайзерин*, *Принц-регент Луитпольд*, *Кёниг Альберт*, *Фридрих дер-Гроссе* и линейный крейсер, *Мольтке*, 8 легких крейсеров, 50 эскадренных миноносцев, 6 подводных лодок, 60 моторных катеров, 72 тральщика и десант в составе особо усиленной пехотной дивизии. Главной трудностью было пробить дорогу через обширные русские заграждения.

Перед началом операции над островами и Рижским заливом была произведена тщательная воздушная разведка. 12 октября немцы открыли жестокий огонь по береговым укреплениям острова Эзель; деморализованные русские войска оказали слабое сопротивление. Затем немцы высадили десант силой в 4 500 чел. в бухте Тагалахт, а другой отряд в 400 чел. захватил батарею в Тофри на южной оконечности острова Даго. Завязался жестокий бой, и *Слава* на время оттеснила германские легкие силы. Но 17 октября Эзель и Сворбе сдались с 10 000 русских. Однако германский флот сильно пострадал от русских мин. Линейные корабли *Байерн*, *Гроссер Курфюрст* и *Маркграф*, подорвавшиеся на минах, требовали большого ремонта. *Кронпринц*, *Кёниг* и *Кёниг Альберт* едва уклонились от атаки британских подводных лодок.

Остров Моон пал 19 октября. На нем было захвачено 5 000 пленных. В тот же день был захвачен и остров Даго. Из русских кораблей, ото-

---

[1] *Hall*, The Law of Naval Warfare—*Хол*, Право морской войны, стр. 159.
[2] *Шеер*, стр. 296 и след.

шедших в Моозунд, *Слава* была потоплена огнем германских дредноутов[1], а остальные, включая *Цесаревича* (переименованного в *Гражданин*) и *Баяна*, были оттеснены на север. Остается непонятным, как им удалось уйти при сосредоточении таких больших германских сил. Есть предположение, что немцы не уничтожили их по политическим соображениям. Мины и подводные лодки держали в постоянном страхе германское правительство, и потому оно решило прекратить дальнейшие операции против республиканской России.

Большое недовольство, и не без основания, возбудило то обстоятельство, что во время этих германских операций Гранд-Флит упустил прекрасную возможность нанести немцам удар в Северном море[2]. Британское Адмиралтейство возражало, что оно послало все наличные дивизии крейсеров, эскадренные миноносцы и подводные лодки для демонстрации в Каттегат, но безрезультатно.

После прекращения войны между Германией и Советской Россией в Балтийском море снова произошли боевые действия. Германский штаб, желая прервать сообщение между русским фронтом и союзниками по Мурманской железной дороге, решил послать в Финляндию небольшой отряд. В его задачи входило свергнуть власть коммунистов в Финляндии, поддерживаемую русскими большевиками, напасть на Мурманскую железную дорогу и захватить находившиеся в Мурманске громадные склады военного имущества.

25 февраля 1918 г. немцы, договорившись с эстонцами, заняли Ревель. В марте германская экспедиция, сопровождаемая 2 линейными кораблями, захватила Аландские острова. 1 апреля началась перевозка в Финляндию 12-тысячного отряда германских войск под командой генерала фон-дер-Гольца; 3 апреля отряд высадился в Ганге под прикрытием 3 линейных кораблей. Перед входом транспортов с войсками в гавань Ганге линейный корабль *Вестфален* подошел вплотную к форту Руссаре, занятому русскими, и приготовился открыть огонь, после чего русские подняли белый флаг. 12 апреля немцы заняли Свеаборг и Гельсингфорс и вытеснили оттуда финских и русских коммунистов.

Радушный прием финского народа и падение дисциплины в русской армии устранили всякие трудности на пути немцев, которым не приходилось уже опасаться ни русской армии, ни русского флота. Моряки Балтийского флота заключили с немцами соглашение, по которому они должны были оставаться нейтральными. Благодаря этому немцы смогли занять форт Ино — внешний форт Кронштадта[3]. Они даже собирались было

---

[1] Линейный корабль *Слава*, получивший в боях повреждения в подводной части и вследствие этого глубоко севший, не мог пройти в Финский залив имевшимся фарватером и был взорван своей командой. — *Н. Н.*

[2] *Шульц*, стр. 307.

[3] Повидимому автор ошибочно ссылается на Гангеутское соглашение 5 апреля 1918 г. по установлению в Финском заливе демаркационной линии и выполнению статей Брестского договора, касающихся флота и вопросов эвакуации русских кораблей из портов Финляндии. Никакого отношения это соглашение к форту Ино не имело. Сам вопрос о форте Ино, входившем в систему укреплений Кронштадта и находившемся на территории Финляндии, был предметом длительных обсуждений советского и германского правительств. Ввиду требований белофиннов о сдаче им форта неразоруженным, что не только создавало угрозу Кронштадту как базе флота, но и ставило под удар подступы к Петрограду, первоначально было решено договориться с Германией об установлении демаркационной линии на Финском заливе, с тем

двинуться на Петроград, когда во Флоте Открытого моря вспыхнуло восстание, положившее конец всем операциям против коммунистов в Балтийском море. В этих операциях германский флот потерял дредноут *Рейнланд*, который сел на мель и получил такие повреждения, что больше уже не вошел в строй, хотя и был отведен в Киль.

Когда война с Германией была окончена, союзники отправили в русские воды значительные морские силы, чтобы оказать поддержку республиканскому правительству в борьбе с коммунистами. Сразу же по заключении перемирия в Балтийское море вошли британская 1-я эскадра легких крейсеров и 3 торпедные флотилии. 5 декабря 1918 г. англичане потеряли крейсер *Касандра (Cassandra)*, который наткнулся на мину и затонул. В мае 1919 г. подорвался на мине другой британский легкий крейсер *Кьюрасо (Curacoa)*. Как бы в отплату за это были захвачены 2 русских лидера типа *Новик*, а 17 июня погиб от торпеды большевистский крейсер *Олег*, атакованный британскими торпедными катерами.

В августе 1919 г. британские эскадренные миноносцы потопили большевистскую подводную лодку *Ерш*. 18 августа 8 британских торпедных катеров произвели смелую атаку на большевистские корабли, стоявшие в Кронштадтской гавани. Эта атака на корабли, находившиеся в гавани под защитой сильнейших батарей, по своей смелости отчасти напоминала операции против Зеебрюгге и Остэнде. Однако русские артиллеристы были людьми совсем другого типа, чем германские. Они не обладали ни их мужеством, ни дисциплиной, ни выучкой. Несмотря на все трудности, британские торпедные катера ворвались в гавань и затопили на мелководьи дредноут *Петропавловск*, старый линейный корабль *Андрей Первозванный*, старый крейсер *Память Азова* и один лидер.

В этом удивительном деле англичане потеряли всего лишь 2 торпедных катера и 16 чел. *Петропавловск*, водоизмещением 23 000 *т*, по расчетам мог выдержать попадание 2 торпед. Та легкость, с которой он был побежден своими крошечными противниками, вызывает сомнение в том, были ли закрыты его водонепроницаемые двери и вообще были ли приняты какие-либо меры предосторожности. Однако факт остается фактом, что только он и австрийский корабль *Сент-Истван* были единственными дредноутами, погибшими от торпед, причем оба были потоплены маленькими моторными катерами. *Петропавловск* сел на дно на ровный киль и в 1920 г. был поднят, как и *Андрей Пер-*

чтобы форт Ино оставался у Советской России. При этом Совет народных комиссаров предписывал исчерпать все средства для улаживания вопроса мирным путем. При невозможности последнего признавалось недопустимым оставление форта в боеспособном состоянии и приказывалось его уничтожить перед оставлением. Однако политическая ситуация вокруг этого вопроса была настолько сложна и обстановка так быстро менялась, что форт мог быть с минуты на минуту захвачен открытой силой. Поэтому в ожидании результатов переговоров с германским правительством было решено усилить оборону форта увеличением его гарнизона и поддержкой флота на случай, если бы белофинны решились на захват. Вместе с тем форт был подготовлен к уничтожению. Однако, еще до получения германского ответа под влиянием настойчивых слухов о намерении белофинского командования захватить форт внезапным нападением, комендант Кронштадта Артамонов, опасаясь, что в этом случае гарнизон не успеет привести форт в небоеспособное состояние, отдал приказание взорвать его, что и было исполнено 14 мая. — *Н. Н.*

возванный, и отремонтирован[1]. Между тем англичане потеряли подводную лодку *L-55* без потерь в личном составе[2]. В октябре 1919 г. британские эскадренные миноносцы потопили 2 большевистских эскадренных миноносца. В феврале 1920 г. британская эскадра была отозвана и враждебные действия против большевиков прекратились[3].

Ввиду того что русские порты в Балтийском и Черном морях были заблокированы немцами и турками, союзники могли сообщаться с Европейской Россией только через Белое море и Мурманское побережье. На Мурманском берегу русское правительство перед войной начало строить порт Александровск[4], свободный ото льда круглый год. Но работы по постройке порта двигались слабо, железная дорога до Петербурга еще не начиналась постройкой. Дорога эта должна была пройти по трудно доступной местности, почти сплошь болотистой. Дорога была открыта 28 ноября 1916 г., но пропускная способность ее была невелика.

Белое море большую часть года покрыто льдом, исключая 4 летних месяца, но в 1915 г., благодаря работе канадских ледоколов[5] навигация

---

[1] Все изложенное о налете катеров совершенно не соответствует действительности. Несмотря на то, что налет катеров в целях отвлечения внимания был соединен с массовым налетом на Кронштадт авиации, только трем катерам удалось проникнуть в Военную гавань, остальные 5 были отогнаны огнем сторожевого на рейде миноносца *Гавриил*; им же были при выходе из гавани потоплены два катера из трех прорвавшихся. Выпущенными этими последними торпедами был потоплен учебный корабль *Память Азова* и подорван линейный корабль *Андрей Первозванный*. Никакого попадания или повреждения у линейного корабля *Петропавловск* не было. — *Н. Н.*

[2] Британская подводная лодка *L-55* была потоплена со всем экипажем 4 июня в районе Капорского залива во время боя эскадренных миноносцев *Азард* и *Гавриил* с тремя британскими эскадренными миноносцами, когда *L-55* безуспешно атаковала наши миноносцы, выпустив 2 торпеды. Будучи обстреляна и получив попадание с *Азарда* в рубку, лодка срочно погрузилась и сейчас же взорвалась на британском минном заграждении, поставленном перед тем миноносцами. В августе 1928 г. лодка была поднята ЭПРОНом, отремонтирована и вступила под тем же именем в состав Красного флота. Тела 38 чел., погибших с лодкой, были после ее подъема отправлены для погребения в Англию. — *Н. Н.*

[3] Весь конец главы 14, отведенный событиям гражданской войны и английской интервенции на Балтийском и Белом морях, отличается беззастенчивой тенденциозностью изложения и свидетельствует о стремлении автора извратить действительность в наиболее приемлемом для английского буржуазного читателя виде.

Так, плодом фантазии автора является указание на потопление британскими эскадренными миноносцами 2 русских эскадренных миноносцев в октябре 1919 г. Тяжелой потерей для Красного флота была гибель в ночь на 21 октября 1919 г. трех эскадренных миноносцев—*Константин*, *Гавриил* и *Свобода*, высланных из Кронштадта для постановки минных заграждений в Капорском заливе и взорвавшихся на пути туда на неприятельских минах. Других потерь, и в частности в боях с британскими миноносцами, не было, и факт гибели советских миноносцев не был скрываем и в свое время подробно описан в труде исторического отдела Оперативного управления штаба РККФ „Гражданская война", том II, „Боевые действия Балтийского флота в 1918—1919 гг.

Вместе с тем Вильсон забывает сказать о потоплении 31 августа того же года советской подводной лодкой *Пантера* британского эскадренного миноносца *Виттория* у о. Сескар и гибели на минном заграждении 4 сентября у того же острова эскадренного миноносца *Верулам*. Уделяя дальше английской интервенции на Севере и событиям двухлетней борьбы на р. Северной Двине несколько строк, Вильсон, по понятным причинам, не останавливается на этом невполне приятном для английского самолюбия по воспоминаниям периоде. — *Н. Н.*

[4] Не Александровск (теперь—село Полярное, расположено в Екатерининской гавани), а Романовск, в глубине Кольского залива, переименованный после Февральской революции в Мурманск. — *Н. Н.*

[5] Судоходство в Белом море обслуживалось несколькими ледоколами, приобретавшимися русским правительством начиная с 1914 г. за границей, в том числе и в Канаде. Затем за границей было построено несколько ледоколов. Значительная их часть находится теперь в составе ледокольного флота СССР. — *Н. Н.*

поддерживалась до января 1916 г. Порт Архангельск был доступен (во время навигации) для судов с осадкой 24 фута (7,3 *м*). От него шла железная дорога на Вологду, но пропускная способность этой дороги не превышала 300 вагонов в сутки[1]. Подходы к Мурманскому берегу и Архангельску были сравнительно мелководны и легко могли быть заминированы. Поэтому германские подводные лодки и минные заградители усердно работали в этих негостеприимных водах, и торговый флот союзников нес большие потери. В довершение трудностей для союзников зима 1915—1916 гг. в Белом море была исключительно холодная, и 60—70 союзных пароходов было затерто льдами и бездействовало с января до июля.

К Мурманскому побережью был послан отряд британских траулеров и некоторое количество других союзных мелких кораблей для охраны торговли в Белом море. Русские помогали мало; кроме того благодаря их небрежности расхищались огромные склады всякого рода имущества, доставленного союзниками и главным образом Великобританией. В этих водах долго находились старые линейные корабли *Албемарл* (*Albemarle*), *Глори* (*Glory*) и старые крейсера *Интрепид* (*Intrepid*) и *Айфиджиниа* (*Iphigenia*). Здесь же находилось много русских кораблей, но они не приносили никакой пользы. Полное отсутствие у русских желания оказывать союзникам содействие и пренебрежение к таким существенным вопросам, как обвехование минных заграждений, делали задачу англичан исключительно трудной.

Когда в России началась революция, запасы, доставленные Великобританией и другими союзными странами, находились в этих северных портах, и, вследствие развала русских железных дорог, не было надежды, что эти запасы дойдут до каких-либо русских войск, оставшихся на фронте и готовых воевать.

Ввиду высадки немцев в Финляндии союзники опасались, что те захватят эти склады, которые были бы для них неоценимы. Поэтому в июне 1918 г. было решено послать небольшие силы в Архангельск, который и был занят 2 августа 1918 г. После разгрома Германии, из опасения, что склады попадут в руки большевиков, англичане оставались на севере России до 27 сентября 1919 г.[2]. Боевые действия имели место на р. Северной Двине, причем главная роль выпала на долю британских мелкосидящих канонерских лодок; 2 малых монитора *М-25* и *М-27* пришлось взорвать при отходе.

---

[1] Железнодорожная линия Архангельск — Вологда была узкоколейной и перешита на широкую колею к 1916 г. Пропускная способность, указанная автором, относится к этому времени. — *Н. Н*

[2] Таким образом, по Вильсону, причины английской интервенции и двухлетней борьбы „союзников“ с Советской Россией на северном фронте объясняются „опасением, что склады военного снаряжения в Архангельске попадут сперва в руки немцев, а затем большевиков“. Едва ли нужно опровергать эту невероятную для серьезного автора глупость. Достаточно сослаться на другого, английского же, автора — известного всем Чёрчиля, который в V томе своей книги „Мировой кризис“ (издан в русском переводе в 1932 г. Гос. воен. издательством) с достаточной ясностью и цинизмом вскрывает действительные причины интервенции, побудившие „союзников“ отправить, как скромно говорит Вильсон, „небольшие силы“ не только в Архангельск, но, добавим мы, и в Баку, и в Сибирь, и в Балтийское море, и в Крым... Читателя, интересующегося обстоятельствами боевых действий на р. Северной Двине, направляем к труду „Гражданская война. Боевые действия на р. Северной Двине 1918—1919 гг.“, изд. РИО Морсил РККФ 1926 г. — *Н. Н.*

Глава 15

Средиземное море. — *Гебен* и *Бреслау*. — Планы операций союзников. — Силы союзников. — Угрозы со стороны Австро Венгрии. — Движения англичан и французов. — Британские крейсера в соприкосновении с *Гебеном*. — *Гебен* уходит. — Германские корабли у Мессины. — Уход к Дарданеллам. — Почему германским кораблям удалось уйти. — Первые операции в Адриатическом море. — Бомбардировка фортов Дарданелл. — *Гебен* и *Бреслау* в Черном море. — Небольшие стычки. — Перевес русских. — Начало революции в России.

В самом начале войны на море немцам удалось достигнуть крупного успеха, состоявшего в том, что *Гебену* и *Бреслау* удалось ускользнуть от британских и французских сил. *Гебен* (*Goeben*) — флагманский корабль к.-адм Сушона — был новейший германский линейный крейсер, водоизмещением 22 000 *т*, хорошо защищенный (броня по ватерлинии — 280 *мм*, башни — 250 *мм*). Бортовой залп его десяти 280-*мм* (11″) и шести 150-*мм* (5,9″) орудий весил 3 260 *кг*. На испытаниях он показал на короткий промежуток скорость 28,6 узла (мощность машин — 86 000 *л. с.*).

В июле 1914 г., по свидетельству Сушона, *Гебен* мог давать только 24 узла и то не надолго[1]. Котельные трубки были на нем в таком плачевном состоянии, что его действительная скорость на длительный промежуток времени не превышала 18 узл. Он должен был быть заменен *Мольтке*, но это не состоялось. Германское Адмиралтейство имело в виду использовать *Гебен* в Адриатическом море совместно с австрийскими линейными кораблями, считая, что из-за тихоходности он до капитального ремонта не сможет нести службу линейного крейсера[2]. В Средиземном море *Гебен* находился с ноября 1912 г.

Бреслау (*Breslau*) был хороший легкий крейсер водоизмещением в 4 300 *т* с наибольшей скоростью 27,6 узла и шестью 105-*мм* орудиями в бортовом залпе.

После убийства в Сараеве были приложены все усилия, чтобы привести в порядок механизмы *Гебена*. В Поле ему по мере возможности сменили котельные трубки, но работа не была доведена до конца и скорость хода оставалась у него неудовлетворительной. 29 июля 1914 г. Сушон был предупрежден из Берлина, что международное положение серьезно. Он тотчас же вышел в Бриндизи (Brindisi), где к нему присоединился *Бреслау*, пришедший из Скутари (Scutari)

[1] *Kraus*, „Die Fahrten des Goeben“ (*Краус*, „Плавания Гебена“), стр. 28—30. Британский морской штаб не имел сведений об этих неисправностях.
[2] *Конрад*, т. IV, стр. 278.

Затем оба корабля пошли в Мессину, как было намечено тайным морским договором между державами Тройственного союза.

Хотя французский флот по соглашению с британским Адмиралтейством и должен был ведать всеми операциями в Средиземном море, однако он не располагал ни одним линейным крейсером, способным выдержать бой с *Гебеном*, который, как видно из данных о нем, был очень сильным кораблем и не имел соперников среди кораблей союзников в Средиземном море. Единственными кораблями, достаточно мощными для боя с ним, были 3 британские линейные крейсера — *Индефатигэбл*, *Инфлексибл* и *Индомитэбл*, если бы они действовали совместно; однако поодиночке они значительно ему уступали. Ход их в это время не превышал 24 узл., т. е. был на несколько узлов ниже номинальной скорости хода *Гебена*; в действительности оказалось, что ход их был немногим меньше фактического хода *Гебена*[1].

Эти крейсера были вооружены восемью 305-*мм* орудиями каждый, но *Инфлексибл* и *Индомитэбл* могли стрелять одновременно на борт, без перенапряжения корпуса не более чем шестью орудиями. Бронирование их было слабо: пояс — 178 *мм*, броня башен — почти такая же; в отдельности каждый из них не был равен по силе *Гебену* даже в том случае, если бы им удалось его перехватить. Британское Адмиралтейство сделало ошибку, не выставив против *Гебена* линейных крейсеров, превосходящих его мощностью и скоростью. И местное британское командование в Средиземном море не проявило той предусмотрительности, которую проявил Сушон. Немцы в своих приготовлениях действовали скорее.

Британские силы в Средиземном море были очень разбросаны. В Александрии, в непосредственном распоряжении главнокомандующего, адмирала Милна, находились: *Индефатигэбл*, *Инфлексибл* (флаг), два броненосные крейсера: *Уориор* и *Блэк Принс*, легкие крейсера *Дэблин*, *Глостер* и *Уэймоут* и 3 эскадренных миноносца. В Дураццо на Адриатическом море в распоряжении помощника главнокомандующего, к.-адм. Трубриджа, находился броненосный крейсер *Дифенс* и один эскадренный миноносец. На Мальте стояли *Индомитэбл* и броненосный крейсер *Дъюк ов Эдинбро* (*Duke of Edinburgh*); на первом только что начался ежегодный ремонт и он не был готов к выходу в море. Первое распоряжение было совершенно правильно: сосредоточить все силы на Мальте, как это предусматривали оперативные планы, составленные в 1913 г. По этим планам здесь же должно было состояться соединение с французским флотом для боя с силами Тройственного союза.

В плане операций в Средиземном море было два особенно важных пункта: первый — освободиться от *Гебена*, который вследствие своей скорости и мощного вооружения мог причинить много бед; второй — обеспечить быструю переброску французского 19-го корпуса из Алжира во Францию, так как безопасность и даже самое существование Франции зависели от способности французской армии задержать наступление немцев на суше.

В конце 1913 г. между державами Тройственного союза была заключена тайная морская конвенция, по которой сбор итальянского флота

---

[1] Ход линейного крейсера *Гебен* по официальным германским данным после частичной замены котельных трубок не превышал 24 узл. — *Н. Н.*

назначался в Мессине, австрийского — в Аугусте (Augusta)[1], и находившихся в Средиземном море германских кораблей — в Неаполе. Если бы в силу каких-либо причин германские корабли не смогли попасть в Неаполь, то они должны были итти в Мессину[2]. Текст договора был известен французскому правительству, но по какой-то оплошности не был доведен до сведения британского морского штаба и даже, повидимому, не был известен и французским морским силам Средиземного моря.

Ничего не зная об этом плане, британское Адмиралтейство послало 30 июля Милну детальные инструкции, в которых говорилось, что Италия, очевидно, останется нейтральной, но предписывалось „не вступать в серьезные действия против австрийских кораблей", пока позиция Италии не выяснится окончательно. Ему предписывалось также вначале беречь свои силы и первой задачей ему ставилось: помочь Франции в переброске ее африканской армии, прикрывая движение транспортов, и, если представится возможность, принудить к бою отдельные быстроходные германские корабли, в особенности *Гебен*. Большой ошибкой штаба было давать Милну две совершенно различные задачи; прежде всего надо было убрать с дороги *Гебен*, и следовало дать адмиралу прямое приказание уничтожить его. Помощь по прикрытию перевозки французских войск была не нужна. Весной 1914 г. французское правительство решило перебросить 19-й корпус в порт Сетт (Cette) (на юге Франции) под конвоем всего нескольких старых и слабых броненосных кораблей (как это сделали японцы при переброске своих войск в Манчжурию в 1904 г. и как это намеревались сделать англичане при перевозке своих армий во Францию). Одновременно главные силы французского флота должны были перейти в наступление против главных сил противника. Милну сообщили, что он будет извещен по телеграфу, когда ему можно будет договориться с командующим французским флотом, что было равносильно запрещению сообщаться с ним до получения разрешения.

Второй ошибкой штаба было распоряжение послать броненосный крейсер *Блэк Принс* в Марсель для доставки оттуда лорда Китченера в Египет, т. е. использование мощной боевой единицы для целей второстепенного значения, в момент, когда все боевые средства должны были быть сосредоточены для действий. 2 августа он был освобожден от этого поручения. Помимо сбивчивых инструкций у Милна были и другие серьезные затруднения. Он находился в полном неведении о позиции Франции. Австрийский флот с тремя, а может быть и четырьмя дредноутами в строю[3] был гораздо сильнее, чем те силы, которыми он командовал. О местонахождении *Гебена* адмирал не знал ничего, а этот корабль был быстроходнее, чем самый быстроходный из всех кораблей, находившихся в его распоряжении. Впрочем слабость Милна очевидно внушала опасения британскому Адмиралтейству, так как в июле 1914 г. Чёрчил намеревался усилить его отряд четвертым линейным крейсером — *Нью-Зиленд*.

---

[1] Порт Аугуста — на восточном берегу Сицилии к югу от Катании. — *Н. Н.*

[2] *Pribram*, Geheimverträge (*Прибрам*, Тайные договоры), т. I, стр. 368.

[3] *Тегетхоф* (*Tegetthoff*), *Принц Эуген* (*Prinz Eugen*) и *Вирибус Унитис* (*Viribus Unitis*) были уже в строю; *Сент-Истван* (*Szent Istvan*) был почти готов. Каждый имел в бортовом залпе двенадцать 305-*мм* орудий и 280-*мм* башенную и поясную броню.

Хотя британское Адмиралтейство и настаивало в соглашении с французским флотом на свободе своих действий, однако обещало Франции держать в Средиземном море морские силы в составе, достаточном для того, чтобы иметь определенные данные на успех против австрийского флота в случае его выхода из Адриатического моря. Принимая во внимание, что в состав австрийского флота, кроме 3 дредноутов, бортовой залп каждого из которых был на 50% тяжелее, чем у любого из британских линейных крейсеров, входили еще 3 линейных корабля типа *Црини* (*Zrinyi*) и 6 более слабых линейных кораблей, нельзя сказать, чтобы британское Адмиралтейство выполнило свои обязательства. Если бы Италия присоединилась к Германии и Австрии, то, насколько можно предвидеть, в Средиземном море была почти неизбежна большая морская катастрофа. В лучшем случае англичанам пришлось бы как можно скорее уйти из Средиземного моря. Недостаток в британском флоте быстроходных и мощных линейных крейсеров был одним из результатов неудовлетворительных судостроительных программ 1908 и 1909 гг. и ошибки, из-за которой Новой Зеландии посоветовали построить крейсер типа *Индомитэбл*, вместо гораздо более мощного типа *Ляйона*.

Французский флот под командой в.-адм. Буэ-де-Ляпейрера[1] состоял из единственного дредноута *Курбэ* (*Courbet*)[2], 6 линейных кораблей более ранней постройки типа *Дантон*, но довольно сильных, 5 старых линейных кораблей, 6 старых броненосных крейсеров и большого числа эскадренных миноносцев и подводных лодок. Большинство кораблей требовало очистки подводной части в доке и ни один линейный корабль не мог дать больше 19 узл. В последнюю минуту Ляпейрер изменил свое мнение о плане посылки транспортов с войсками без охраны. Он находился в Тулоне и отсюда по телеграфу сообщил свои соображения французскому морскому министерству, которое настаивало на выполнении первоначального плана. Вечером 2 августа французская радиостанция на мысе Бон (Bon) в Тунисе приняла радиосигналы *Гебена* и *Бреслау*; из них было видно, что германские крейсера находятся около Мессины.

Известие, что два быстроходных германских крейсера находятся в западной части Средиземного моря, встревожило Лапейрера, и в 20 час. того же дня он послал телеграфные распоряжения в Бизерту и Алжир, чтобы транспорта с частями 19-го корпуса не выходили в море, пока не прибудут военные корабли для их охраны. Замедление могло серьезно отразиться на сухопутных операциях, так как это нарушало намеченный план и лишало возможности 19-й корпус принять участие в кампании с самого начала.

Как Милн находился в полном неведении о положении и планах Ляпейрера, так и Ляпейрер абсолютно не знал о намерениях Милна. Все эти неувязки были следствием неудовлетворительной работы штаба перед войной. Они были последствием колебаний британского правительства, которое никак не могло решить, нужно или не нужно заключить с Францией определенный военный и морской союз. В самом деле, благополучный уход *Гебена* и паралич обоих союзных флотов в Средиземном море были в конце концов результатом политической и дипло-

---

[1] Он был младше чином, чем Милн, так что перед войной объединенное командование на Средиземном море было плохо организовано.

[2] По бронированию и вооружению *Курбэ* был равноценен австрийским дредноутам, но имел в бортовом залпе на два 305-*мм* орудия меньше.

матической обстановки, которая на каждом шагу затрудняла действия командующих обоими флотами. Надо было не только позволить, но просто приказать этим адмиралам еще в мирное время связаться и согласовать свои действия. Далее, когда положение стало критическим, т. е. 24 — 25 июля, они должны были получить точную директиву договориться. Они оказались козлами отпущения за политиков, работа которых в большой мере была причиной их неудач.

Ляпейрер не проявил большой энергии. До 3 августа он не получил от своего правительства распоряжения вскрыть секретный код для связи с Милном. Вечером 2 августа Ляпейреру было приказано выйти в море и „задержать *Гебена* и *Бреслау*, как только он узнает, что военные действия начались". Он вышел не сразу, а только в 4 часа 3 августа. Он вышел из Тулона с *Курбэ* (флагманский корабль и единственный французский дредноут), 17 линейными кораблями, 6 броненосными крейсерами, 30 эскадренными миноносцами и 6 подводными лодками. Из Парижа ему сообщили, что австрийские линейные корабли находятся в Поле. Погода была тихая. Он двигался к африканскому берегу в веерообразном ордере, но задержал при себе крейсера и эскадренные миноносцы, что было ошибкой, потому что, как говорят факты, они наверняка обнаружили бы *Гебен*, если бы шли средним ходом и использовали один из общеизвестных способов разведки.

Отойдя от берегов Франции, он разделил свой флот на 3 отряда. Первый — 6 линейных кораблей типа *Дантон* (*Danton*) и 12 эскадренных миноносцев пошли в Филиппвиль (Philippeville) в восточном Алжире. Второй, состоявший из *Курбэ* и 5 линейных кораблей, пошел в Алжир и третий — 6 старых линейных кораблей — в Оран (Oran), в западном Алжире. Французский адмирал до сих пор еще не знал, началась ли война; объявление войны было получено в Париже только 3 августа в 18 ч. 45 м. по французскому времени и, как будет видно далее, оно не было сейчас же сообщено правительством адмиралу.

Днем и вечером 2 августа Милн получил от Адмиралтейства дальнейшие инструкции: двумя линейными крейсерами следовать за *Гебеном*, а остальными крейсерами и эскадренными миноносцами охранять выходы из Адриатического моря. Милну сообщили, что обстановка чрезвычайно критическая, и разрешили связаться с Ляпейрером, которому он немедленно послал следующую радиограмму:

„Адмиралтейство выражает желание, чтобы британский и французский флоты действовали совместно. Каким образом могу быть наиболее вам полезен. Имею в своем распоряжении 3 линейных крейсера, 4 броненосных крейсера, 4 легких крейсера, 16 эскадренных миноносцев".

Адмирал пользовался секретным шифром, но не получил ответа, так как радиограмма шла до Ляпейрера около 24 часов и была получена им только 3 августа в 20 ч. 30 м.

Сам Милн остался с *Инфлексиблем* на Мальте и в 21 час 2 августа отправил Трубриджа с *Индомитэблем*, *Индефатигэблем*, 3 броненосными крейсерами, крейсером *Глостер* и 8 эскадренными миноносцами стеречь *Гебен* у входа в Адриатическое море, куда позднее для подкрепления был послан *Блэк Принс*. Легкий крейсер *Чэтэм* был назначен наблюдать у южного выхода из Мессинского пролива; 4 эскадренных миноносца патрулировали в водах между Сицилией и Мальтой. Эта диспози-

ция была одобрена Адмиралтейством, и в ночь с 2 на 3 августа Милн получил следующую экстренную директиву Чёрчиля: „Продолжайте дозор у выхода из Адриатического моря, но основная ваша цель — *Гебен*. Следите и следуйте за ним, куда бы он ни пошел, и приготовьтесь к действию тотчас по объявлении войны, которая, видимо, неизбежна".

Каким образом британские корабли могли „следовать и следить" за кораблем, считавшимся более быстроходным, чем они, ему объяснено не было.

Вследствие отсутствия связи с Ляпейрером, Милн не был осведомлен о том, что французскому штабу уже известно, что *Гебен* и *Бреслау* находятся в Мессине. 3 августа в 7 час. он узнал, что германские корабли были замечены у Тарантского залива идущими на *SW*, т. е. вне Адриатического моря. Из тех сведений, которыми он располагал, можно было заключить, что они идут на запад, и Милн отдал совершенно правильное приказание линейным крейсерам *Индомитэбл* и *Индефатигэбл* вернуться от берегов Катании, пройти через Мальтийский пролив (Malta channel) и искать германские корабли в западном направлении. С *Инфлексиблем*, легким крейсером *Уэймаут* и 3 эскадренными миноносцами он занял позицию в Мальтийском проливе, а легкий крейсер *Дэблин* послал в Бизерту, чтобы связаться с французами.

В 20 ч. 30 м. того же дня Милн получил приказ Адмиралтейства отправить большим ходом в Гибралтар *Индомитэбл* и *Индефатигэбл*, так как казалось вероятным, что *Гебен* намеревается прорваться в Атлантический океан и атаковать британские и французские транспорта. Когда пришло это приказание, оба линейные крейсера находились у южных берегов Сицилии и шли на запад; им было приказано по радио увеличить ход до 22 узл. В этот же самый вечер Ляпейрер послал Милну радио, которое так и не дошло по назначению. В радио сообщалось, что французский флот прикрывает перевозку войск и что Ляпейрер был бы очень доволен, если бы Милн „взял на себя наблюдение за входом в Адриатическое море и за движениями итальянских, германских и австрийских кораблей".

В то время как у обоих командующих было много собственных забот, им приходилось еще гадать, какую позицию займет Италия, в то время как итальянское правительство уже сделало свой выбор и 31 июля уведомило британского посла в Риме, что оно решило остаться нейтральным. Это важное решение Италии не было сообщено ни Ляпейреру, ни Милну, хотя это сильно упростило бы задачу, которую приходилось решать обоим. До 1 ч. 20 м. 4 августа Ляпейрер не знал, что война объявлена, — так сильно задержал Париж передачу этого исключительно важного известия. В 4 ч. 50 м. того же утра он получил радиограмму из Бона (в восточной части Алжира), что на рассвете к порту подошел германский крейсер *Бреслау* и выпустил 60 снарядов, которыми в порту было убито 2 чел. и ранено 6 чел. Другой германский крейсер (*Гебен*) выпустил 43 снаряда по Филиппвилю.

Новость облетела уже бо́льшую часть южной Европы, но по какому-то странному капризу радио или по чьему-либо недосмотру оно дошло до Милна только в 8 ч. 30 м. Французский командующий вывел из этого сообщения заключение, что германские корабли идут на запад с целью напасть на транспорты. В 5 час. он находился в 150 милях от Алжира

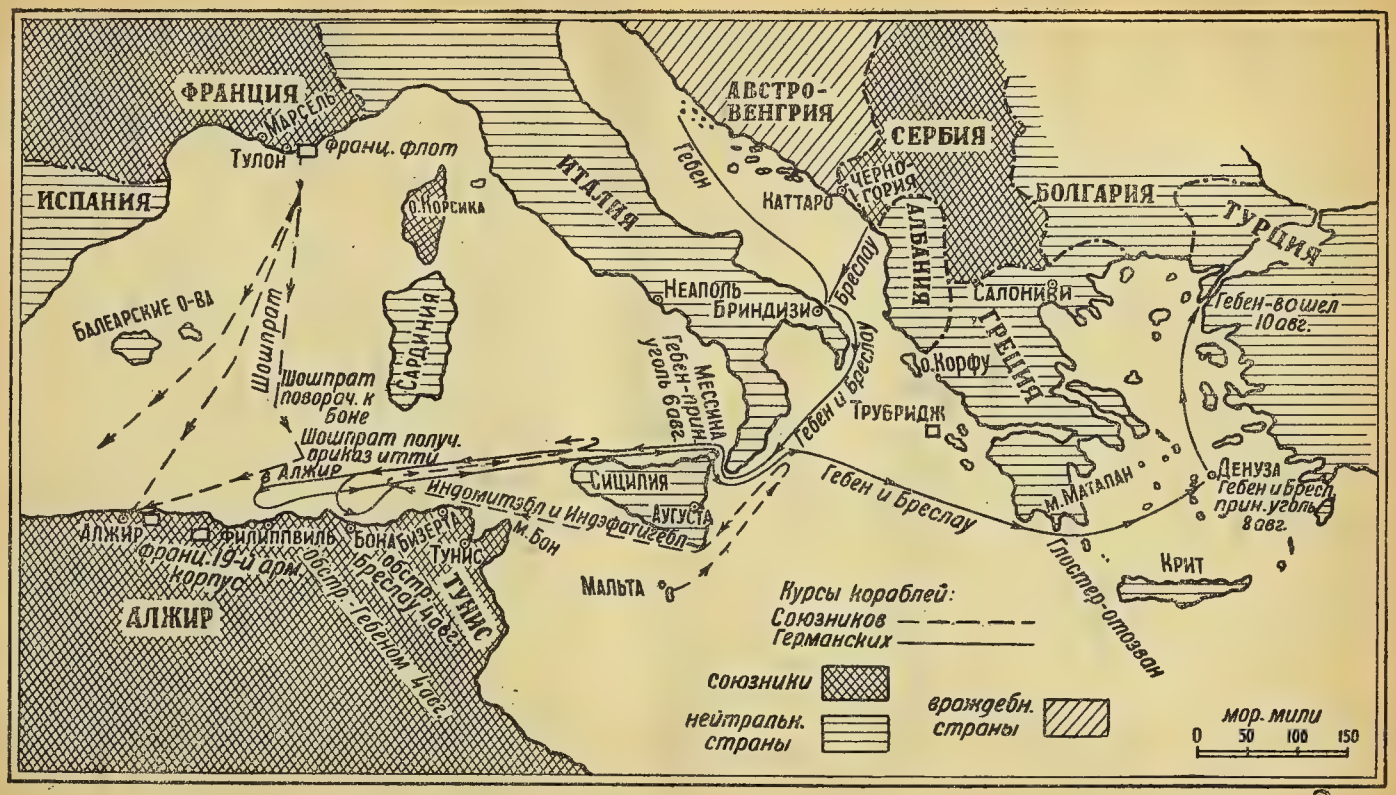
и тотчас с тремя лучшими линейными кораблями увеличил ход до 16 узл., рассчитав, что если немцы идут 22-узловым ходом, то они будут у Алжира одновременно с ним. Его восточная группа под командой к.-адм. Шошпрат (Chocheprat) получила приказ как можно скорее итти к Бона и атаковать немцев. Только тогда на французских кораблях были подняты все пары; но даже когда стало определенно известно, что немцы находятся у побережья Алжира, не было сделано никаких попыток найти и атаковать их, использовав для этой цели быстроходные французские эскадренные миноносцы. Не было также дано распоряжения подводным лодкам из Бизерты занять позицию между мысом Бон и Сицилией.

В 7 час. после новых расчетов Ляпейрер решил, что эскадра Шошпрата упустит немцев, и приказал ей итти полным ходом в Алжир. Если бы Ляпейрер не изменил своих распоряжений и действовал по своему первоначальному плану, Шошпрат через 2 часа уже встретился бы с немцами и, возможно, смог бы нанести им такие повреждения, которые не дали бы уйти *Гебену* или, по крайней мере, уменьшили бы его ход, хотя он и был на 6 или 8 узлов быстроходнее, чем французские линейные корабли. В 9 час. Ляпейрер по радио узнал, что в 6 ч. 40 м. германские крейсера были замечены около Бона идущими на северо-восток. Сообщение было чрезвычайно важное: из него было видно, что немцы повернули и уже больше не идут в западную часть Средиземного моря. Известие следовало немедленно сообщить Милну и приказать всем торпедным силам, находившимся в Бизерте, выйти в море и установить наблюдение в водах между Тунисом и Сицилией. Правда, в это время англичане уже вошли в соприкосновение с немцами, но Ляпейрер этого не знал.

4 августа в 9 ч. 32 м. британские линейные крейсера *Индомитэбл* и *Индефатигэбл,* шедшие на *W*, увидели 2 военных корабля и быстро опознали в них германские. Очевидно англичане не сообщили об этом французам, которые находились невдалеке и приход которых мог бы все изменить. На *Гебене* адмиральского флага не было, и, следовательно, вопроса о салюте не возникало. Когда англичане приблизились, *Гебен* изменил курс, после чего британские корабли сделали то же самое. Они заняли положение не впереди него, а на обеих его раковинах.

В таком необычном строе 3 линейных крейсера пошли на восток. У обеих сторон орудия стояли „по-походному“, но обе готовы были в любой момент открыть огонь. Временами общая скорость хода падала до 18 узл., но в 15 час. *Гебен* и *Бреслау* сделали усилие, увеличили скорость и начали медленно уходить от англичан. Немцы держали курс к северным берегам Сицилии. Между тем шел обмен радиограммами. Командир *Индомитэбля* Кеннеди (старший) донес о положении Милну; адмирал известил Лондон, откуда был получен приказ „Задержать“ *Гебен* и вступить с ним в бой, если он атакует французские транспорта, но сначала сделать ему предупреждение.

Это было совершенно невыполнимо, так как британские линейные крейсера могли „задержать“ *Гебен* — корабль, превосходивший их в скорости хода, — только атаковав его. Если считали, что капитан Кеннеди должен атаковать его, то это выражение и надо было употребить. Кабинет министров отказался санкционировать даже это туманное указание „задержать“, и оно было отменено, а взамен был пос-



Карта 21. Прорыв Гебена и Бреслау в Дарданеллы 29 июля—10 августа 1914 г.

лан приказ не атаковывать до полуночи с 4 на 5 августа, когда истекал срок ультиматума и должна была начаться война. Очевидно, кабинет предполагал, что британские корабли достаточно быстроходны, чтобы поддерживать соприкосновение с немцами[1]. В 16 ч. 30 м. *Гебен* и *Бреслау* скрылись из глаз сначала у одного, а затем и у второго британского крейсера. Вечером британский легкий крейсер *Дэблин*, который подошел к концу этой продолжительной погони, еще раз вступил в соприкосновение с немцами и прежде, чем они скрылись, удостоверился, что они идут к северным берегам Сицилии. 4 августа в 18 ч. 40 м. Милн приказал *Индомитэблю* и *Инвинсиблю* итти малым ходом на запад.

В этот день, по настоянию Первого морского лорда Адмиралтейства принца Луи Батенбергского, Милну было послано приказание не позволять своим кораблям подходить к берегам Италии ближе, чем на 6 миль. Приказание было разумным, так как было чрезвычайно важно показать полное уважение к нейтралитету Италии, которая считала территориальными воды шириной 6 миль от берега. На Мессинский пролив это запрещение не следовало распространять. По морским обычаям, которые были подтверждены Гаагской конференцией 1907 г. воюющие стороны имеют право прохода через проливы, соединяющие два моря. В результате приказания Первого морского лорда британские корабли не могли войти в пролив, а германские — могли. Милн не протестовал и не доложил о вытекающих из этого отрицательных последствиях; возможно, что никто их не предвидел.

4 августа к ночи Милн знал, что немцы ушли от него, и, следовательно, должен был снова начать разыскивать их. В этот же вечер случилась еще одна странная неудача. Радио французского морского министерства, посланное в 20 ч. 45 м. и сообщавшее, что в 10 час. британские крейсера находились в соприкосновении с *Гебеном*, по небрежности личного состава французского флагманского корабля не дошло до Ляпейрера. Если бы это обстоятельство было известно французскому адмиралу, он, вероятно, послал бы несколько своих кораблей к северному выходу из Мессинского пролива[2]. Так как отовсюду поступали радиограммы, из которых было видно, что германские крейсера находятся еще в западной части Средиземного моря, французское морское министерство потеряло голову и в этот же вечер потребовало от Ляпейрера, чтобы он выставил подводные лодки у берегов Прованса (Provence) для защиты его от немцев.

Милн должен был решить нелегкую задачу, как действовать дальше. Ему совершенно ничего не было известно о действиях французов. Запрещение входить в Мессинский пролив и недостаточная скорость его кораблей стесняли его действия. На *Индомитэбле* уголь приходил к концу, и 5 августа он пошел в Бизерту грузиться. *Инфлексибл* и *Индефатигэбл* патрулировали между Бизертой и Сардинией, так как оба адмирала — и французский и британский — ожидали, что немцы пойдут на запад. Легкий крейсер *Глостер* был послан наблюдать за

---

[1] Сушон говорит, что ход англичан был не больше 22 узл., в то время как *Гебен* делал 23, хотя и не был в доке 10 месяцев. На *Индомитэбле* нехватало 90 кочегаров, и его подводная часть сильно обросла.

[2] Пролив проходит почти с севера на юг, причем путь из северного выхода ведет на запад, а из южного — на восток.

южным выходом из Мессинского пролива. У входа в Адриатическое море стоял Трубридж с 4 броненосными крейсерами (*Блэк Принс* уже присоединился к нему) и большей частью эскадренных миноносцев.

В 17 ч. 00 м. Милн узнал, что *Гебен* и *Бреслау* находятся уже в Мессине. Это было худшее из возможных положений для англичан, которым было запрещено пользоваться проливом. Если бы французская эскадра и закрыла бы северный проход, немцы легко могли, пройдя территориальными водами Италии, уйти в Адриатическое море и укрыться в австрийских базах. Так как французы не обнаруживали признаков жизни, то Милн решил поставить 2 оставшихся у него крейсера (*Индомитэбл* еще грузился углем) у северного входа в Мессинский пролив[1]. Он только что успел сделать это, как *Глостер* донес по радио, что германские крейсера выходят из южного прохода. Так как пролив был закрыт для Милна, то ему пришлось сделать огромный обход вокруг Сицилии, чтобы снова напасть на след немцев.

Гебен и *Бреслау* прибыли в Мессину поздно ночью 4 августа и сейчас же стали под уголь. Они смогли получить топливо с германского парохода *Генераль* и по требованию итальянского правительства на основании 24-часового правила должны были покинуть порт не позднее 19 час. 6 августа. Распоряжения, которые Сушон получал от Адмиралтейства, менялись каждый час. В ночь с 3 на 4 августа Тирпиц приказал ему прорваться в Константинополь. Но турки запротестовали, так как не пожелали сбрасывать маску нейтральности до тех пор, пока не будет закончена мобилизация. 5 августа Сушон получил распоряжение итти не в Константинополь, а в Полу. На это австрийцы объявили, что они еще совершенно не готовы к войне на море и что появление *Гебена* может иметь дурные последствия.

Выбор решения, куда итти, был в конце концов предоставлен самому Сушону, и он проявил инициативу и энергию, достойную самых высших похвал. 6 августа в 18 час. он вышел 18-узловым ходом через южный выход из Мессинского пролива и, к своему удивлению, не нашел никаких признаков присутствия броненосных кораблей союзников. Затем он увидел *Глостер*, который следовал за ним в течение нескольких часов, донося о его положении. Милн, узнав, что германские корабли уходят, очевидно считал, что корабли Трубриджа достаточно сильны, чтобы преградить им путь, так как сам небольшим ходом ушел на Мальту, где стал под уголь. Если бы он со своими 3 линейными крейсерами пошел на восток, у него как раз хватило бы угля, чтобы большим ходом дойти до Дарданелл, где он мог бы перехватить немцев. Но он больше не входил с ними в соприкосновение, хотя от Адмиралтейства последовала сильно запоздавшая отмена запрещения проходить Мессинским проливом.

Оставалась надежда на то, что Трубридж со своими 4 броненосными крейсерами и 8 эскадренными миноносцами вступит в бой с немцами. Попытка крейсера *Дэблин* и двух эскадренных миноносцев атаковать *Гебен* в ночь с 6 на 7 августа не удалась, так как они не смогли найти его. Трубридж, считая, что его сил недостаточно для дневного боя с линейным крейсером, оставил намерение преградить своей эскад-

---

[1] Если бы он поставил их у южного входа, они бы не помешали немцам пройти через итальянские территориальные воды и соединиться с австрийским флотом.

рой путь *Гебену*, тем более что последний держал непрерывную радиосвязь с австрийским флотом, который 8 августа в 8 час. вышел в море и пошел к Лиссе, увеличивая этим беспокойство Трубриджа[1]. Хотя его действия подвергались строгой критике со стороны Чёрчиля и Милна военный суд его оправдал, а Ютландский бой, в котором был так быстро уничтожен броненосный крейсер *Дифенс*, вполне подтвердил правильность его решения. Возможно, что 4 броненосных крейсера могли бы повредить *Гебен*, но еще вероятнее, что он сразу ушел бы от них, пользуясь своим преимуществом в скорости хода, или без большого труда пустил бы ко дну всю компанию. *Глостер* все еще продолжал настойчиво гнаться за германскими крейсерами и 7 августа в 13 ч. 35 м. даже атаковал *Бреслау*, дав по нему несколько выстрелов и попав ему в ватер-линию. *Бреслау* отвечал на огонь, а *Гебен* пришел на помощь своему легкому крейсеру, и *Глостер* должен был отойти. Вскоре после этого, находясь у мыса Матапан, он получил приказание прекратить погоню и не рисковать быть захваченным или уничтоженным.

Теперь немцы были далеко впереди британских линейных крейсеров. 8 августа они погрузились углем в Денузе к востоку от о. Наксос, а вечером 10 августа вошли в Дарданеллы и стали на якорь у Нагара под прикрытием турецких фортов. 8 августа Милн пошел за ними на восток, но в результате ошибочных распоряжений Адмиралтейства повернул навстречу австрийскому флоту. 9 августа он возобновил погоню за *Гебеном*, а 11 августа получил приказ блокировать Дарданеллы[2]. 12 августа турецкое правительство объявило, что оба германские крейсера проданы ему и являются теперь турецкими военными кораблями. Эта инсценировка должна была успокоить союзников до тех пор, пока Турция не закончит военных приготовлений. Союзники, видимо, решили, что лучше всего сделать вид, что они верят в добрые намерения Турции.

Уход двух германских крейсеров был для союзников настоящим несчастием. Их не удалось захватить, главным образом, вследствие промахов британского Адмиралтейства и французского морского министерства, усугубленных целым рядом случайностей. Оба союзных командующих не блистали талантами, но оба были добросовестными командирами, а история походов Нельсона показывает, что задача командования в Средиземном море—задача исключительной трудности. Французское командование оставалось совершенно пассивным и все свои линейные силы использовало для охраны транспортов, в то время как было бы совершенно достаточно выделить по 2—3 линейных корабля для каждого из трех караванов, а с остальными 9—12 энергично выступить против *Гебена*.

Провал морской операции следует приписать, главным образом, отсутствию перед войной тесной связи как между командующими, так и между Адмиралтействами обоих флотов. Планы, которые должны быть проработаны и согласованы в мирное время, не могут быть импрови-

---

[1] „Oesterreich-Ungarn's Heer und Flotte im Weltkrieg", стр. 76—77; см. также Конрад, т. IV, стр. 186.

[2] Ревентлов (Reventlow, „Einfluss der Seemacht"), „Влияние морской силы", стр. 84, говорит, что в это время Милн легко мог форсировать Дарданеллы и уничтожить германские корабли. Но автору это представляется сомнительным ввиду последующих событий и наличия турецких минных заграждений. Некоторые из последних стояли уже в июне 1914 г. ввиду угрозы войны с Грецией.

зированы в последнюю минуту. Кроме того ни тот ни другой адмирал не знал точно, какова обстановка или с каким морским противником он будет иметь дело. Но если бы *Гебен* был атакован и задержан или потоплен 4 августа, сомнительно, вступила ли бы Турция в войну на стороне центральных держав, и весь ход исторических событий мог бы измениться. Во всяком случае в пользу Милна можно сказать, что в критический момент он противопоставил двум кораблям противника при соприкосновении с ними превосходные силы.

В Средиземном море командующий французским флотом имел право руководить морскими операциями; но после ухода *Гебена* и *Бреслау* в течение многих недель он ничего существенного не предпринимал. Австрийский флот держался в Адриатическом море; Ляпейрер в силу политических соображений по распоряжению французского правительства произвел демонстрацию у берегов Далматинского побережья и застиг здесь 16 августа 1914 г. австрийский легкий крейсер *Центу* (*Zenta*), который был потоплен, потеряв 130 чел. убитыми и 183 чел. пленными. В сентябре в Антивари (Antivari) были установлены на берегу 8 устаревших французских 157- и 120-*мм* орудий для борьбы с австрийскими фортами в Каттаро, но они были слишком слабы, чтобы произвести сколько-нибудь значительный эффект. Как только они открыли огонь, их заставили замолчать 305-*мм* снаряды *Црини* (линейный корабль водоизмещением в 14 000 *т*, спущенный в 1909 г.), который стрелял перекидным огнем из Каттаро, увеличив угол возвышения орудий путем искусственного крена. Перемежающаяся блокада австрийского побережья должна была поддерживаться французскими кораблями, которые грузились углем то в море, то пользовались закрытыми водами у побережья Греции, так что в течение двух дней из трех дозора у Каттаро не было. Иногда французские подводные лодки проникали в гавань, но безрезультатно.

21 декабря французский дредноут *Жан Бар* (*Jean Bart*) (22 000 *т*, двенадцать 305-*мм* орудий, спущен в 1911 г.) был атакован австрийской подводной лодкой *U-12* (Лерк). Торпеда попала в носовую часть корабля, шедшего 9-узловым ходом без охраны эскадренных миноносцев, и так сильно повредила корабль, что он должен был уйти на Мальту для ремонта и до марта не мог выйти в море. 20 декабря французская подводная лодка *Кюри* (*Curie*) (О'Бирн) пыталась проникнуть в Полу, но попала на противолодочное заграждение и, несмотря на мужественное сопротивление, имея 2 чел. убитых и несколько раненых, принуждена была сдаться и впоследствии вошла в состав австрийского флота под номером *U-14*.

Энергичные действия против австрийского побережья были немыслимы без морской базы в Адриатическом море, а для ее захвата требовались войска, которых не могли уделить ни Франция, ни Сербия. К несчастью, в то время пока сербская армия была еще цела, не было сделано серьезных попыток захватить Каттаро с его прекрасной гаванью[1].

Чтобы закончить обзор военных действий в этом море до вступления в войну Италии, надо упомянуть о гибели французского эскадренного

[1] Как указывает Томази, если бы Каттаро был в руках союзников, положение германских подводных лодок в Средиземном море было бы очень незавидным. *A. Thomazi* „La Guerre Navale dans l'Adriatique" (*А. Томази* „Морская война в Адриатике"), стр. 57.

миноносца *Даг* (*Dague*) (700 *т*, спущен в 1911 г.), который 24 февраля 1915 г. подорвался на мине и затонул, причем погибло 38 чел., и старого французского броненосного крейсера *Леон Гамбетта* (*Leon Gambetta*) (12 352 *т*, 1901 г.), который в ночь с 26 на 27 апреля был потоплен двумя торпедами австрийской подводной лодкой *U-5*. Он затонул в 10 минут, не успев даже вызвать по радио помощь. Из его команды в 821 чел. не спаслось ни одного офицера и только 137 матросов. Совершенно неопровержимо, что после гибели трех *Кресси* и *Хаука*, подобные корабли никогда не должны были рисковать ходить взад и вперед по одной линии 6,5-узловым ходом без охранения в Отрантском проливе, в пределах досягаемости для подводных лодок противника.

Одним из результатов того, что *Гебен* ускользнул, была необходимость постоянно держать большие силы у Дарданелл на случай, если бы он показался оттуда. Этими силами командовал к.-адм. Карден; в их состав входили линейные крейсера *Индефатигэбл* и *Индомитэбл*, к которым впоследствии, когда поведение Турции стало более подозрительным, были присоединены 2 старых французских линейных корабля *Верите* (*Verité*) и *Сюфрен* (*Suffren*); кроме того в этот отряд входили 2 легких крейсера, 3 подводные лодки типа „B“ и 12 эскадренных миноносцев. Когда 1 ноября началась война с Турцией, британский штаб приказал Кардену бомбардировать форты при входе в Дарданеллы с дистанции, на которой орудия фортов не были бы опасны кораблям. Адмирал назначил на 3 ноября бомбардировку, которая по своему характеру напоминала произведенную итальянцами в 1912 г. В ней приняло участие 4 броненосных корабля, которые выпустили 76 снарядов из своих 305-*мм* орудий. Эффект бомбардировки был велик: Седд-эль-Бар и Кум-Кале на расстоянии казались превращенными в груды развалин. На Седд-эль-Баре взорвался главный пороховой погреб, причем 64 чел. было убито и 20 чел. ранено[1]. Все орудия фортов были временно выведены из действия. Но с оперативной точки зрения эта бомбардировка была ошибкой. Она заставила турок усилить свои укрепления, и это в конечном счете повредило союзникам. Опыт бомбардировки бельгийского побережья показал бессилие кораблей даже против слабых береговых укреплений, так что благоприятных результатов нельзя было и ожидать.

13 декабря был достигнут первый успех британской старой подводной лодки *B-11* (Холбрук) водоизмещением в 300 *т*. Она прошла в Дарданеллы через 5 рядов мин и атаковала старый турецкий броненосец *Мессудие* (19 120 *т*), который затонул на мелком месте. На нем погибло 37 чел.[2]. Но 15 января 1915 г. на французской подводной лодке *Сафир* (*Saphir*), вошедшей в Дарданеллы, испортились машины, что привело к ее гибели, хотя вся ее команда, за исключением командира (лейт. Фурнье), была спасена.

Вступление в войну Турции было ускорено проходом *Гебена* и *Бреслау* и влиянием германских офицеров во главе с Сушоном на турецкое правительство, которое колебалось, не зная, к какой стороне при-

---

[1] Статья Венигера в журнале „Marine Rundschau“, т. XXX, стр. 7.

[2] Некоторое число людей осталось в одном из водонепроницаемых отсеков затонувшего корабля. Из них 23 чел. было спасено через дыру, прорезанную в днище корабля (Боссерт, стр. 29).

соединиться. Временами казалось, что оно готово стать на сторону союзников, но это делалось только для того, чтобы затянуть объявление войны до того момента, пока Турция закончит военные приготовления. 29 октября 1914 г. корабли под турецким флагом показались против четырех различных пунктов русского побережья Черного моря и без объявления войны атаковали русский флот и его порты [1].

29 октября перед рассветом к Одессе подошли 2 турецких эскадренных миноносца и потопили старую канонерскую лодку *Донец* (два 203-*мм*, одно 152-*мм* орудие), на которой погибло 30 чел. Они обстреляли также суда, стоявшие в гавани, и город. Однотипная с *Донцом* старая канонерская лодка *Кубанец* вступила с ними в бой и заставила их уйти. В это же самое утро *Гебен* появился перед Севастополем и с дальней дистанции обстрелял морскую базу, но, получив по меньшей мере одно попадание снарядом береговой батареи, ушел назад. Встретив русский минный заградитель *Прут*, он потопил его. *Прут* был старый железный пароход водоизмещением 6 480 *т* и использовался как транспорт. Перед Феодосией появился турецкий легкий крейсер *Гамидие* и в течение часа обстреливал город.

Что касается *Бреслау*, то он был также очень занят в этот богатый событиями день. Он пошел в Новороссийск и уничтожил здесь 14 транспортов с нефтью и зерном. Турецкие офицеры, которые отправились на берег с требованием сдачи города, были захвачены русскими в плен. Как выяснилось впоследствии, распоряжения о нападении на все эти пункты были отданы 27 октября Сушоном по согласовании с Лиман-фон-Сандерсом [2]. Эта операция должна была совпасть с операцией против Синайского полуострова и Суэцкого канала, которая началась 28 октября. По поводу этой операции Сушон дал фантастические объяснения, будто он был атакован русскими, чего на самом деле не было. Он заявил, что в то время как турецкие корабли находились в Черном море, *Прут* и несколько миноносцев показались около Босфора и пытались поставить там мины, чтобы перерезать путь турецким кораблям. Но непосредственным результатом его действий была война, к чему он с самого начала и стремился [3].

---

[1] Это было серьезным нарушением Гаагской конвенции, тем более что между Турцией и союзниками велись дружественные переговоры. Турки были предупреждены, что если *Гебен* и *Бреслау* выйдут в Черное море, они будут атакованы русским флотом.

[2] *Liman von Sanders*, Fünf Jahre Türkei (*Лиман-фон-Сандерс*, Пять лет в Турции), стр. 45. (*Wath*, Breslau-Midilli (*Ват*, Бреслау-Мидилли), стр. 36—37). *Dönitz*. Fahrten der Breslau (*Дёниц*, Плавания Бреслау), стр. 26. По данным *Kirchhoff*. Seekriegsgeschichte (*Кирхгоф*, История войны на море), стр. 126. *Прут* был потоплен 28 октября; то же у Боссерта.

[3] Выработанный Сушоном план предусматривал одновременное нападение частей германо-турецкого флота на важнейшие базы русского флота и порты Черного моря. *Гебен* должен был бомбардировать Севастополь и флот, стоящий на его рейде, сопровождавший его заградитель *Нилуфер* — поставить перед Севастополем минное заграждение, крейсера *Бреслау*, *Гамидие* и *Берк* — обстрелять Новороссийск и Феодосию и заминировать Керченский пролив, а миноносцы *Муавенет* и *Гайрет* — произвести нападение на Одессу и уничтожить здесь стоявшие для охраны порта канонерские лодки *Донец* и *Кубанец*.

Осуществление этого плана началось около 3 час. ночи нападением миноносцев на Одессу, где обе канонерские лодки были застигнуты врасплох. Потопив торпедой канонерскую лодку *Донец*, стоявшую у входа в гавань, миноносцы проникли внутрь, обстреливая находившееся здесь пароходы и территорию порта. Попытка уничтожить вторую канонерскую лодку не удалась из-за случайного столкновения миноносца *Муавенет*

Русские морские силы в Черном море состояли в это время из 7 старых линейных кораблей, 2 легких крейсеров, 18 эскадренных миноносцев и 6 подводных лодок. Большинство кораблей было неисправно, и 3 из них были предназначены для обороны берегов в качестве плавучих батарей. Личный состав Черноморского флота был известен своей недисциплинированностью и за несколько лет перед войной в нем два раза вспыхивали восстания. Следовательно, он не был очень надежной силой, хотя артиллерийская подготовка его кораблей, как испытал на себе *Гебен*, была хорошая. В это время у русских еще не было ни одного корабля, который по мощи артиллерии и скорости хода мог бы равняться с *Гебеном*. Три дредноута—*Императрица Мария*, *Император Александр III* и *Императрица Екатерина II*—не были еще готовы, и для вступления их в строй требовалось еще много месяцев. Среди немногочисленных русских крейсеров также не было ни одного, равного по силе *Бреслау* или турецким бронепалубным крейсерам *Гамидие* и *Меджидие*, которые когда-то имели ход 22 узла. Таким образом немцы имели в своем распоряжении 4 быстроходных корабля, которые могли делать набеги на русское побережье без риска быть вынужденными к бою.

Несмотря на преимущество в скорости хода, а может быть потому, что скорость хода в морской войне имеет меньше значения, чем это кажется с первого взгляда, немцы смогли добиться очень немногого. Их операции носили несерьезный характер, и в целом успех столкновений в Черном море оставался на стороне русских [1]. Так, турецкие

с портовым буксиром, который, спеша к месту гибели *Донца* для оказания помощи, в темноте наскочил на турецкий миноносец. Происшедшее замешательство дало *Кубанцу* время привести себя в боеспособное состояние и открыть огонь, после чего неприятельские миноносцы, отстреливаясь, поспешили выйти из гавани и затем удалились в море. О произведенном нападении тотчас было сообщено по радио в Севастополь командующему флотом адм. Эбергарду, который таким образом имел около 3 часов времени на подготовку к возможным операциям неприятеля против Севастополя.

В 6 ч. 30 м. *Гебен* в сопровождении миноносцев, появившись перед Севастополем, произвел столь же неожиданную бомбардировку рейда, где стоял весь флот, не готовый к выходу. Расположение кораблей на рейде (на бочках в две линии) не позволило им открыть ответный огонь, и потому *Гебен* был обстрелян только крепостными батареями, достигшими 3 попаданий. Попаданий с *Гебена* в корабли не было, хотя снаряды (280-*мм*) ложились между ними и, в частности, между несколькими заградителями, стоявшими с полным запасом мин для предусмотренного на случай начала войны заминирования подступов к Севастополю. Постоянное же крепостное минное заграждение (на проводах) было разомкнуто ввиду ожидания прихода с моря заградителя *Прут*, который накануне был послан в качестве транспорта для перевозки из Ялты батальона пехоты. В суматохе заграждение забыли замкнуть, и *Гебен*, пройдя по его внешнему краю, благополучно вышел на свободную воду. Услыхав стрельбу, находившиеся в море 3 дозорных эскадренных миноносца пытались атаковать *Гебена*, но были отбиты, причем головной получил 2 попадания снарядами среднего калибра. Эта атака и попадания с береговых батарей заставили *Гебена* прекратить бомбардировку и отойти в море. Здесь им был встречен и обстрелян возвращавшийся в Севастополь *Прут*, который, получив несколько попаданий, был затоплен своим личным составом, подорвавшим дно. Столь же безнаказанно выполнили свою часть операции *Бреслау*, *Гамидие* и *Берк*, обстреляв Феодосию и Новороссийск, причем в последней было уничтожено громадное количество нефти в цистернах, и заминировав Керченский пролив (*Бреслау* — 60 мин), где в тот же день погибло 2 парохода. — *Н. Н.*

[1] Задачи германо-турецкого флота, как их формулировал Сушон, заключались: 1) в обороне проливов, 2) в поддержке береговых укреплений огнем кораблей при форсировании проливов неприятелем, 3) в удержании неприятеля на таком расстоянии от Босфора, чтобы обеспечить доставку в Константинополь угля из Гераклейских копей. Кроме того предусматривались набеговые операции на русские порты и побережье,

быстроходные корабли были не в состоянии прикрывать подвоз угля по Черному морю из Гераклейских копей в Эрегли в Константинополь, и турецкая столица жестоко страдала от недостатка топлива [1]. Они не могли также обеспечить безопасности плавания транспортов и вспомогательных судов с продовольствием и боевыми припасами для турецкой армии, сосредоточивавшейся в Армении. Чрезвычайный недостаток в боевых запасах ощущался до тех пор, пока Болгария не вступила в войну и не открыла сухопутного сообщения между Берлином и Константинополем.

18 ноября у берегов Крыма произошел бой между *Гебеном* и *Бреслау* и русской эскадрой под командой в.-адм. Эбергарда в составе старых линейных кораблей до-дредноутов *Златоуст, Евстафий* и *Пантелеймон* [2], вооруженных каждый четырьмя 305-*мм* орудиями в двух башнях и многочисленными 203-*мм* или 152-*мм* орудиями. Германские корабли, имея преимущество в ходе, могли выбирать дистанцию и избегать положений, при которых сказался бы огонь более тяжелой артил-

---

операции против русской торговли на Черном море и поддержка приморского фланга армии, действовавшей в районе Лазистана. Однако, оценивая пребывание *Гебена* и *Бреслау* в Босфоре как фактор крупнейшего политического и стратегического значения, Сушон считал совершенно нецелесообразным рисковать своими кораблями для непосредственной борьбы с русским флотом, полагая, что в его распоряжении имеется достаточно возможностей наносить ущерб противнику и без боевых столкновений. В частности, считалось, что чем активнее будет действовать германо-турецкий флот против русских баз и коммуникаций, тем больше забот будет у России в деле прикрытия своего побережья и тем труднее ей будет обнажать свои берега от войск, которые могли бы быть использованы на основных фронтах. Вместе с тем большое значение Сушон придавал „показу флага" как по побережью Анатолии для воздействия на моральное состояние турецкого населения, так и у берегов нейтральных государств (Болгария и Румыния) с целью воздействия на их общественное мнение (*Лорей*, Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг., Гос. воен. издательство, 1934). — *Н. Н.*

[1] Серьезнейшей проблемой как для германо-турецкого флота, так и для военной промышленности Турции являлось обеспечение их углем, единственное ближайшее к Босфору месторождение которого находилось на побережьи Анатолии в Гераклейском районе (Эрегли, Козлу, Зунгулдак), причем ввиду отсутствия сухопутных подвозных путей доставка его могла итти лишь морем. Для прекращения подвоза этого угля перед Черноморским флотом была поставлена задача блокады угольного района, которая выполнялась систематическим обходом его побережья легкими силами и бомбардировками Зунгулдака, являвшегося главным вывозным портом. Несмотря на массовое истребление угольного тоннажа миноносцами и подводными лодками, русское командование до конца войны все же не смогло совершенно прекратить вывоз угля, который сперва перевозился на паровых судах, а с уничтожением большинства их — парусниками. Однако, угольный голод периодами доходил до такой остроты, что боевые корабли не могли выходить в море и для восстановления их боеспособности Германии приходилось посылать от себя (после вступления в войну Болгарии) маршрутные поезда с углем. — *Н. Н.*

[2] Накануне, 17 ноября, Черноморский флот бомбардировал Трапезонд, после чего направился вдоль Анатолийского побережья на запад. Ввиду того что по предположению Сушона русский флот должен был, разделившись на отряды, произвести еще ряд операций против турецких портов и затем частями же возвращаться в свою базу, было решено, чтобы *Гебен* и *Бреслау*, выйдя к крымским берегам на пути вероятного возвращения русских, попытались при наличии благоприятных условий и превосходства в силах атаковать его по частям. Около полудня 18 ноября у мыса Сарыч *Гебен* и *Бреслау* во мгле неожиданно встретились со всем русским флотом, сойдясь на дистанцию до 40 — 45 каб. После 10-минутного боя противники разошлись, причем *Гебен* успел достичь 4 попаданий в флагманский корабль *Евстафий*, получив с него одно. Фактически весь бой велся между этими двумя кораблями, так как *Гебен*, обладая преимуществом в ходе на 9 узлов, удерживался на носовых курсовых углах русских кораблей, вследствие чего задние из них, шедшие в кильватерной колонне, не видели цели. — *Н. Н.*

лерии 3 русских кораблей; после нескольких минут стрельбы на большой дистанции германские корабли ушли. По имеющимся данным, *Гебен* получил попадание 305-*мм* снарядами в броню и потерял много личного состава. Русские потеряли 34 чел. ранеными и 24 чел. убитыми.

В январе 1915 г. *Гебен* наткнулся на 2 русские мины и в течение нескольких недель не мог выйти в море [1]. В марте 1915 г. Эбергард произвел демонстрацию у входа в Босфор, чтобы оказать моральную поддержку англичанам, атаковавшим Дарданеллы [2]. 3 апреля неуловимый *Гебен* снова появился у Севастополя, был замечен и подвергся преследованию со стороны эскадры Эбергарда, слишком однако тихоходной, чтобы его нагнать. Лучшие русские линейные корабли не могли дать больше 15 узл., тогда как Гебен при всех дефектах своих котлов мог делать 18 узл. и больше. В этот же день турки понесли тяжелую утрату, потеряв *Меджидие*. Крейсеруя совместно с *Гамидие* недалеко от Очакова, он на мелком месте наткнулся на мину и затонул [3]. Эта потеря парализовала активность немцев на много недель. *Меджидие* был поднят русскими, отремонтирован и присоединен к Черноморскому флоту под названием *Прут*. Состав русского флота значительно усилился к концу 1915 г., когда вошел в строй первый русский дредноут *Императрица Мария*, хотя до следующего года он еще не был вполне боеспособен.

Через большие промежутки времени *Гебен* или корабль, который принимали за *Гебен*, появлялся у русских берегов, но он не был в состоянии помешать русским бомбардировать Варну 23 и 27 октября, после того как Болгария вступила в войну. Операция не дала никаких результатов. В это время русский флот не был еще достаточно силен, чтобы заблокировать турецкую эскадру в Босфоре, хотя русские и по-

---

[1] Подрыв *Гебена* на 2 минах у Босфора произошел 25 декабря 1914 г. при возвращении его от Трапезонда, куда он ходил с *Гамидие* для прикрытия перевозки сухопутных войск. По окончании перевозки *Гамидие* обстрелял Батум в ночь на 24 декабря. В эту же ночь отрядом русских заградителей перед Босфором было поставлено большое заграждение, на котором и подорвался *Гебен*. Несмотря на 2 пробоины (с обоих бортов) и на то, что через пробоину проникло свыше 600 *т* воды, корабль без крена дошел до места своей стоянки, так как благодаря броневым противоторпедным бортовым переборкам вода не получила дальнейшего распространения. Однако отсутствие дока заставило производить ремонт при помощи железных кессонов, что затянуло готовность крейсера до конца апреля. — *Н. Н.*

[2] Эта операция вылилась в бомбардировку внешних босфорских укреплений двумя линейными кораблями 305-*мм* артиллерией под прикрытием остального Черноморского флота. — *Н. Н.*

[3] Эта операция, по замыслу Сушона, имела целью показать, что турецкий флот не связан с обороной Дарданелл и свободно оперирует в Черном море. Ввиду полученных от разведки сведений, что в Одессе сосредоточено большое количество транспортов и делаются приготовления для перевозки войск, Сушон решил произвести бомбардировку Одессы, для чего были назначены крейсера *Гамидие* и *Меджидие* с 4 миноносцами в качестве тральщиков. В ночь на 3 апреля отряд, подходя с тралами к Одессе, оказался снесенным на 15 миль восточнее, т. е. к Очакову и Днепровскому лиману. После изменения курса на Одессу *Меджидие*, идя за миноносцами с заведенными тралами, попал на заграждение, прикрывавшее вход в лиман, и взорвался. Люди были сняты на миноносцы, после чего *Меджидие* был дополнительно подорван с одного из них.

По сообщении о случившемся на *Гебен*, который вместе с *Бреслау* находился у Севастополя для прикрытия операции, Сушон прервал операцию и приказал возвращаться в Босфор. Позже *Меджидие* был поднят русскими и введен в строй под названием *Прут*. — *Н. Н.*

ставили у входа в Босфор немало мин. В результате в Черном море установилось состояние неустойчивого равновесия, при котором ни та, ни другая стороны не были в состоянии господствовать над противником.

30 марта 1916 г. командир германской подводной лодки *U-33* Гансер грубо нарушил законы морской войны: он варварски потопил около Батума русское госпитальное судно *Португаль*, на котором погибло 100 чел. раненых и 50 сестер милосердия. *Португаль* имел все отличительные знаки и был признан турками как госпитальное судно [1]. [2]. Гансер не был наказан за это дело; наоборот, он, кажется, даже получил повышение. Возможно, что та же лодка потопила 9 марта старый эскадренный миноносец *Лейтенант Пущин* [3]. В начале 1916 г. *Гебен* и новый русский дредноут *Императрица Мария* обменялись несколькими залпами на большой дистанции. Русский корабль по скорости значительно уступал *Гебену*, но артиллерия его была настолько сильнее, что *Гебену* пришлось уйти [4]. *Гебен* не смог также помешать русскому флоту прикрывать движение вспомогательных судов с запасами и продовольствием вдоль малоазиатского побережья, а также не мог воспрепятствовать ему принять участие в операции против Трапезонда 14 и 18 апреля 1916 г. В июле после большого периода бездействия *Гебен* и *Бреслау* появились у порта Туапсе, который был обстрелян *Гебеном*.

Первый из русских черноморских дредноутов *Императрица Мария* погиб очень скоро: 20 ноября 1916 г. в Севастополе на нем вспыхнул большой пожар, вроде тех, которые уничтожили французские броненосцы *Иена* (*Iéna*), *Либертэ* (*Liberté*) и привели к гибели британские корабли *Нэтел* (*Natal*) и *Глэттон* (*Glatton*). Началось с небольшого взрыва, огонь перекинулся на нефтяные систерны; погреба его, а потом и сам корабль были затоплены во избежание большого взрыва [5]. По официальным данным на нем погибло 213 чел., но на деле погибло, вероятно, гораздо больше; предполагалось вообще, что причиной пожара была измена [6]. В 1919 г. корабль был поднят, но восстановить его не удалось.

В 1917 г. русский Черноморский флот, так же как и остальные русские сухопутные и морские силы, вследствие революции обнаружил признаки полного разложения. Союзники стояли перед риском, что весь русский флот, включая второй, законченный в начале этого года, дредноут *Александр III*, попадет в руки немцев и турок. Чтобы предотвратить такую возможность, британский штаб послал линейные корабли *Сьюперб* (*Superb*) и *Темерэр* (*Temeraire*) на Лемнос, где с ними соединились 4 французских линейных корабля типа *Дантон*. Имели ли немцы в действительности намерение использовать русский Черноморский флот,

---

[1] *Гарнер*, т. I, стр. 506.

[2] Поводом к потоплению госпитального судна *Португаль* послужил факт буксирования им десантных ботов, на которых намеревались перевозить раненых с берега.—*Н. Н.*

[3] Эскадренный миноносец *Лейтенант Пущин* не был потоплен подводной лодкой, а взорвался на минном заграждении у болгарских берегов. — *Н. Н.*

[4] *Гебен* имел бой с только что вступившим в строй вторым черноморским дредноутом *Императрица Екатерина II*. — *Н. Н.*

[5] *Граф*, стр. 102.

[6] Комиссия, расследовавшая обстоятельства гибели линейного крейсера *Императрица Мария*, пришла к заключению, что пожар боевых запасов произошел от высокой температуры в погребах; на возможность чрезмерно высокой температуры обращалось внимание еще при постройке корабля. — *Н. Н.*

осталось неизвестным; возможно, что недостаток в людях, который уже начинал чувствоваться, помешал бы им использовать его как боевую силу. Чтобы предотвратить такое несчастие, русский дредноут *Екатерина II* был уничтожен русскими офицерами, которые оставались верны союзникам, и только на дредноуте *Александр III* был поднят германский флаг. Но корабль был в плачевном состоянии, требовал большого ремонта и так и не был приведен в боевую готовность до поражения Германии и Австро-Венгрии.[1]

---

[1] При занятии Крыма и Севастополя немцами весною 1918 г. часть Черноморского флота в составе 2 линейных кораблей-дредноутов *Свободная Россия* (б. *Имп. Екатерина II*) и *Воля* (б. *Имп. Александр III*), 10 новых эскадренных миноносцев и нескольких других кораблей во избежание своего захвата немцами ушла в Новороссийск. 10 июня Германия, ссылаясь на условия Брестского мира, предъявила советскому правительству ультиматум о возвращении флота в Севастополь для интернирования до окончания войны. В случае невыполнения этого требования к 19 июня Германия угрожала возобновлением военных действий по всему фронту.

Ввиду очевидности, что Германия не вернет интернированных кораблей, советское правительство предписало еще до истечения срока ультиматума затопить флот в Новороссийске. Командование флотом во главе с адм. Саблиным и контрреволюционно настроенным офицерством, склонные сдаться немцам, поставили вопрос о судьбе флота на решение команд в надежде, что большинство выскажется за возвращение в Севастополь. Однако значительная часть высказалась за потопление кораблей, считая это единственно государственно целесообразным решением. Части офицеров удалось все же уговорить меньшинство итти в Севастополь, куда и ушли линейный корабль *Воля* и несколько миноносцев. Остальные корабли (*Свободная Россия* и др.) были затоплены 18 июня у Новороссийска. — *Н. Н.*

Глава 16

Дарданельская операция. — Ее трудности. — Мины и форты. — Чисто морская атака осуждена моряками. — Начало бомбардировки фортов. — Передовые форты приводятся к молчанию. — Сопротивление промежуточных укреплений. — Тяжелые потери в тральщиках. — Приказ о генеральной атаке внутренних фортов. — Ее полная неудача. — Гибель трех кораблей союзников. — Результаты действий против фортов. — Официальный отказ от атаки флотом. — Посылка десанта. — Высадка с огромными потерями. — Появление германских подводных лодок. — Гибель *Голиафа*, *Трайомфа* и *Маджестика*. — Эвакуация экспедиционных войск. — Подводные лодки союзников в Мраморном море.

После присоединения Турции к противникам союзников овладение Дарданеллами, несомненно, дало бы последним огромные преимущества. Но опыт всей истории говорил против осуществимости такой операции при помощи одних кораблей. В 1807 г. Дэкворт характеризовал такую операцию „как самую тяжелую и самую сомнительную, которая когда-либо предпринималась“ [1] и в письме к русскому адмиралу Сенявину утверждал, что участие в ней сухопутных сил необходимо. В 1877—1878 гг. Хорнби смотрел на нее так же [2]. В 1906 г. Британский комитет имперской обороны рассматривал план совместной атаки сухопутных и морских сил и после спокойного обсуждения решил, что перспективы успеха не оправдывают сопряженного с операцией риска [3]. Такого же мнения держался итальянский штаб в 1911 г. и греческий в 1912 г. Когда в 1915 г. рассматривались планы операций, бывший французский атташе в Константинополе предупредил союзников, что необходима комбинированная операция, и считал высадку десанта на Галлипольском полуострове чрезвычайно рискованным делом, так как весь полуостров тщательно подготовлен к обороне [4].

После демонстрации, произведенной британскими кораблями в ноябре 1914 г., батареи были усилены и поставлены новые минные заграждения. В феврале 1915 г. они уже являлись для кораблей грозным препятствием, а быстрое течение (2—5 узл.) всегда могло нанести плавающую мину на корабль, входящий в пролив. Западный берег Дарданелл, во

---

[1] *James, Naval History* (*Джемс*, Морская история), т. IV, стр. 218.

[2] *Эджертон*, Сэр Д. П. Хорнби, стр. 216—218, 253.

[3] *C. E. Calwell* „Experiences of a Dug-Out“ (*Колуэл*, Пережитое в убежище), стр. 87—88.

[4] „Dardanelles Comission“ („Дарданельская комиссия“), т. I, стр. 32. Полуостров был почти лишен воды и значительная часть его поверхности была покрыта густым колючим кустарником, что чрезвычайно затрудняло ведение наступательных действий на узком участке.

многих местах возвышенный, представляет отличные командующие пункты для артиллерии. На азиатской стороне возвышается гора Ида, покрытая снегом в течение всего года, кроме лета. Длина всего пролива—36 морских миль, есть несколько крутых изгибов, затрудняющих плавание. Ширина пролива в среднем 3 мили и больше, но у Чанака она достигает всего лишь 7 каб. ($1^1/_4$ *км*), а у Нагара—10,5 (ок. 2 *км*), и в этих пунктах было бы не трудно поражать корабли торпедами из береговых аппаратов, если бы корабли уцелели после артиллерийского обстрела и не взорвались на минах.

Минные заграждения состояли из 10 линий мин, начинавшихся у Кефеца (Kephez) и кончавшихся выше Чанака (Chanak). Они находились под защитой целого ряда укреплений[1], которые постоянно переделывались и улучшались. Вооружение их состояло из большого числа орудий, но большей частью устарелых образцов, стрелявших дымным порохом и снарядами образцов 1880 г. и 1890 г., но еще вполне действительных против кораблей на малых дистанциях. Кроме того имелось около дюжины хороших современных орудий, стрелявших бездымным порохом и снабженных небольшим числом современных снарядов. Эти орудия имели все современные приспособления и дальнобойность—90 каб. ($16^1/_2$ *км*) у 356-*мм*, 80 каб. (ок. $14^1/_2$ *км*) у 240-*мм*. На обоих берегах пролива имелась подвижная оборона, включавшая в себя гаубицы и полевые пушки и подкрепленная пулеметами. Постоянные форты и береговые укрепления делились на три группы:

1. У входа было установлено (большей частью на устаревших кирпичных фортах) четыре 280-*мм* орудия, четыре 260-*мм*, восемь 240-*мм*, одно 210-*мм* и два 152-*мм*, не считая более мелких калибров.

2. На промежуточных фортах стояло восемнадцать 210-*мм* и тридцать четыре 152-*мм* гаубицы, пять 152-*мм* пушек и большое число мелких орудий.

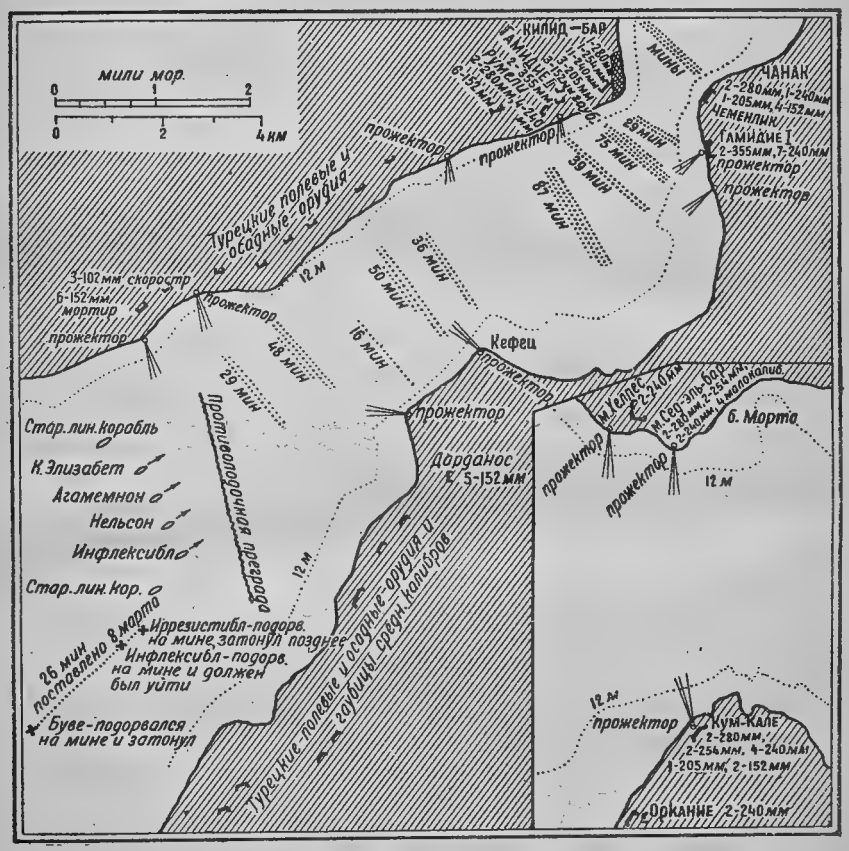
3. Внутренние, самые мощные, форты у Нагара (Nagara) имели на вооружении шесть 356-*мм*, шесть 280-*мм*, семь 260-*мм*, тридцать шесть 240-*мм*, шесть 210-*мм*, четырнадцать 152-*мм* пушек, много пушек более мелких калибров, шесть 210-*мм* и семь 152-*мм* гаубиц. Лучшими из 356-*мм* были пять орудий образца 1889 г. длиной в 35 калибров, стрелявшие снарядами весом 1 400 и 1 150 фунтов (525 и 430 *кг*) и весившие 70 *т*. Они могли причинить кораблям сильнейшие повреждения. В Килид-Баре стояло три 45-*см* торпедных аппарата, для которых имелось, правда, всего 5 торпед.

Эта масса орудий, установленных на фортах, которые не так легко было разрушить огнем кораблей с большой дистанции, не давала возможности вытралить мины, а мины не позволяли приблизиться к фортам или прорваться, как это попытался бы сделать Фаррагут или как это сделал в 1878 г. Хорнби (хотя в то время турки в общем относились дружественно к англичанам). Ни один человек, который действительно видел вблизи пролив и командующие над ним батареи или обследовал полуостров Галлиполи, не сомневался бы в невероятной трудности операции под огнем более 150 орудий калибра от 152 *мм* и выше. Кроме того было достоверно известно, что туркам будут помогать лучшие германские артиллеристы, что Германия снабдила турок новейшими

[1] См. таблицу 6 в конце книги.

приборами, и что хотя гарнизон Галлиполи очень невелик, но поблизости находятся 5 хороших турецких дивизий. Но при предварительных обсуждениях операции турецкая армия совершенно не принималась в расчет, так как, повидимому, никому не приходило в голову, что она явится существенным фактором.

Удивительно, что серьезные люди могли решиться предпринять операции форсирования Дарданелл одними кораблями, весьма несовершенно



Карта 22. Дарданеллы. Внутренние форты и минные заграждения.

вооруженными, очевидно, воображая, что англичане как-нибудь да „проскочат“. Решение произвести исключительно морскую атаку было принято без соответствующего исследования и изучения вопроса, несмотря на известное министрам неодобрение, с которым Первый морской лорд Адмиралтейства лорд Фишер относился к этому проекту[1]. Опыт, полученный на побережье Бельгии, где ряд бомбардировок британскими кораблями не дал никаких результатов, не был принят во

[1] „Дарданельская комиссия“, т. I, стр. 21 и т. д. *Колуэл,* стр. 89—93.

внимание, хотя бельгийские береговые укрепления в начале 1915 г. не были так грозны, как форты Дарданелл.

Многие видные офицеры британского флота соглашались с Фишером, что операция бессмысленна. Сэр Перси Скотт называл ее „безумной"; Стэрди считал, что она невыполнима. Мнение младших морских лордов Адмиралтейства не было принято в расчет может быть потому, что, как было известно, они разделяли эти взгляды. Джексон — известный и заслуживающий доверия адмирал, сменивший впоследствии Фишера на посту Первого морского лорда Адмиралтейства, не считал прорыв флота через Дарданеллы возможным и думал, что „безумно стараться его осуществить" [1]. Начальник морского штаба Оливер лишь неохотно дал свое согласие. К сожалению, никто из этих видных офицеров не проявил достаточной энергии и настойчивости в отстаивании своих взглядов.

Одним из странных заблуждений, в которое впали британские министры, настаивавшие на форсировании Дарданелл, была переоценка мощи линейного корабля *Куин Элизабет* (*Queen Elisabeth*) [2]. Этот прекрасный корабль, только что законченный постройкой, был вооружен восемью 381-*мм* орудиями. Было известно, что германские и австрийские 420-*мм* и 305-*мм* гаубицы сыграли большую роль в разрушении укреплений Льежа, Намюра и Мобежа; отсюда вывели заключение, что 381-*мм* снаряды *Куин Элизабет* смогут также разрушить форты Дарданелл. Но этот корабль стрелял из пушек с большой начальной скоростью и углом возвышения, не превышающим 22°; стрельба производилась с неустойчивой качающейся платформы, тогда как германские и австрийские гаубицы стреляли с устойчивых сухопутных платформ на известные и точно измеренные дистанции и их снаряды падали на неприятельские укрепления под большими углами. Навесный огонь с кораблей на больших дистанциях оказался слишком неточным, чтобы быть действительным. На малых дистанциях, как показал пример Крымской кампании или американской гражданской войны, огонь их был достаточно действительным. Дальнейшая трудность, с которой неизбежно надо было считаться, заключалась в том, что морская артиллерия не только по своей природе и конструкции не может быть действительной против фортов и батарей, но еще и находится под управлением офицеров, не имеющих специальной подготовки по борьбе с береговыми укреплениями [3].

Сторонники этой операции предполагали, что форсирование Дарданелл решит исход войны. Однако в 1807 г. Дарданеллы были форсированы, а Турция не была побеждена [4]. С 1919 по 1923 г. Константинополь был оккупирован отрядом союзников, однако турецкие националисты отказывались подчиниться им. Джексон так описывает катастрофическое положение, в котором оказались бы корабли союзников в случае, если бы им удалось прорваться через Дарданеллы [5]: „Они подверглись бы огню полевой артиллерии и ночным торпедным атакам, сами не располагая транспортами с боевыми припасами и не имея возможности отступить

---

[1] Там же, т. I, стр. 18.

[2] „Дарданельская комиссия", т. I, стр. 16.

[3] *C. E. Calwell* „The Dardanelles" (*Колуэл*, Дарданеллы), стр. 180.

[4] Были сделаны приготовления, чтобы увезти султана в случае, если англичане форсируют проливы. „Marine Rundschau", т. XXX, стр. 60.

[5] „Дарданельская комиссия", т. I, стр. 17.

без новой борьбы против береговых батарей, если только последние не были бы уничтожены при прорыве. Хотя они и могли бы командовать над городом (Константинополем) и произвести громадные разрушения, их положение было бы незавидным, если бы при них не было больших сухопутных сил для занятия города... Падение Константинополя было бы для турок большой потерей; но бомбардировка никак бы не отразилась на отдаленных военных операциях, и даже если бы он пал, он не мог бы быть занят и удержан без войск". Эти соображения приходили в голову даровитому германскому генералу Лиман-фон-Сандерсу [1], и может быть, большое счастье для союзников, что он не попробовал пропустить союзные корабли в Мраморное море и затем поймать их в ловушку.

Мысль, что союзники могли снабжать Россию военным имуществом и тем помочь ей нанести немцам решительное поражение, была ошибочна, так как в это время у них самих на всех фронтах ощущался острый недостаток орудий и снарядов. Русские, в свою очередь, не имели резервных войск для атаки на Константинополь, которая являлась необходимым дополнением операции форсирования Дарданелл. Правда, для этой цели были выделены русские войска [2], но их отсутствие в критический момент на сухопутном фронте, может быть, спасло Венгрию и помешало наступлению русских армий через Карпаты на Будапешт [3]. Морской путь в Черное море, даже в случае занятия Константинополя, не был бы открыт без оккупации войсками союзников берегов Босфора и Дарданелл. Самым абсурдным в Дарданельском проекте было то, что, как впоследствии признал виконт Грей, он вызвал со стороны России не благодарность, а подозрения. Ценность хорошего штаба заключается в том, чтобы не пропускать наспех составленных планов вроде того, который привел к таким неудачам в Дарданеллах, но в 1915 г. морской штаб Адмиралтейства был еще новым и сравнительно слабым органом, слишком послушным каждому мановению руки Чёрчиля. План исключительно морской операции был встречен во Франции с большими опасениями и, по свидетельству адмирала Бьенэмэ, был совершенно не согласован с французским штабом [4].

В феврале 1915 г., когда было приказано начать форсирование, британскими силами у Дарданелл командовал в.-адм. Карден. По согласованию с французским штабом он был назначен командующим всеми союзными силами. В его распоряжении находились линейный крейсер *Инфлексибл*, необходимый для слежки за *Гебеном*, старые британские линейные корабли *Агамемнон (Agamemnon)*, *Трайомф*, *Венджанс (Vengeance)*, *Албион (Albion)*, *Корнуолис (Cornwallis)* и дивизия французских линейных кораблей до-дредноутов под командой адмирала Гепрат—

---

[1] *Liman von Sanders* „Fünf Jahre Türkey" (*Лиман ф. Сандерс*, „Пять лет в Турции"), стр. 65. Энвер-паша отнюдь не был встревожен и считал, что если союзники войдут в Мраморное море, опасность будет невелика.

[2] Был выделен с целью демонстрации 5-й кавказский корпус, который был сосредоточен в Одессе якобы для целей десанта на Босфор. С целью введения в заблуждение германо-турецкой разведки в порту производились демонстративные посадки на транспорта, выходы их в море и т. п., приведшие в результате к тому, что находившиеся в районе Константинополя армейские корпуса не были переброшены на Галлипольский полуостров. — *Н. Н.*

[3] Windischgrätz „Vom Roten zum Schwarzen Prinzen" (*Виндишгрец*, От красного к черному владыке), стр. 93.

[4] Thomaxi „La Guerre Navale", стр. 181.

Сюфрен (*Suffren*), *Голуа* (*Gaulois*) и *Буве* (*Bouvet*). *Агамемнон* французские линейные корабли были хорошо защищены броней для борьбы против береговых батарей, чего нельзя было сказать ни о старых британских кораблях, ни об *Инфлексибле*, бронирование которого было совершенно недостаточно для боя с мощной артиллерией фортов. Кроме этих британских кораблей в состав эскадры входили 4 легких крейсера, 16 эскадренных миноносцев и 7 подводных лодок (из которых 2 французские). Прибыло также 7 тральщиков и еще 14 находилось в пути; но это были такие тихоходные корабли, что они с трудом выгребали против течения в Дарданеллах и польза от них была невелика. Приданная эскадре британская авиаматка (aircraft-carrier) *Арк Роял* (*Ark Royal*) имела на себе 6 гидросамолетов, летные качества которых были невысоки (потолок — 600 *м*).

Кардену был послан еще новый линейный корабль *Куин Элизабет*, но его было разрешено использовать только в ограниченных пределах. Корабль запрещалось вводить в пролив, подвергать риску торпедных атак и огню тяжелых батарей на близкой дистанции. Далее было запрещено подвергать его новые орудия чрезмерному износу. Когда *Куин Элизабет* прибыла, ее турбины оказались в неисправности, и корабль не мог делать более 15 узл., хотя впоследствии эти дефекты были устранены. В распоряжение Кардена шел также линейный корабль *Лорд Нельсон* (*Lord Nelson*)—мощный до-дредноут, однотипный с *Агамемноном* (подробные данные о кораблях см. в таблице 7). В качестве баз были использованы с согласия греческого премьер-министра Венизелоса принадлежавшие Греции острова Лемнос (Lemnos), Имброс (Imbros) и Тенедос (Tenedos).

19 февраля в 9 ч. 51 м. *Корнуолис*, *Трайомф*, *Венджeнс*, *Сюфрен*, *Буве* и *Инфлексибл*, к которым затем присоединился *Албион*, начали бомбардировку фортов, находившихся у входа в пролив. Она велась неторопливо с дистанций от 40 до 60 каб. (ок. $7^1/_2$—11 *км*). В 14 час. корабли подошли ближе, и вскоре внешние форты на обоих берегах окутались клубами пыли и дыма; с кораблей казалось, что они превращены в развалины. Было выведено из действия 280-*мм* орудие в Кум-Кале (Kum-Kaleh)[1], а на форту Оркание (Orkanieh) снаряд попал в дуло орудия, которое было приведено в негодность. Но около 17 час., когда турецкие орудия, казалось, были приведены к молчанию, 3 батареи внезапно открыли жестокий огонь по *Венджeнс*. Корабли успешно отвечали до 17 ч. 30 м., после чего бой был прерван. Видимо, на флоте нехватало боевых запасов, хотя в Англии на складах имелись огромные запасы, и кроме того нельзя было слишком изнашивать старые орудия старых кораблей. Заключение Кардена о результатах дня было, что „эффект бомбардировки с большой дистанции по современным береговым укреплениям незначителен“[2]. Действительно, вывести из строя орудия можно было только прямым попаданием.

На следующее утро атака не могла быть возобновлена. Погода сильно испортилась — обычное явление в Дарданеллах, очевидно не учтенное в достаточной мере планом операций, хотя была середина зимы. Что же касается разрушений, произведенных кораблями 19 февраля,—не очень

---

[1] „Marine Rundschau“, т. XXX, стр. 58.
[2] „Дарданельская комиссия“, т. I, стр. 31.

серьезных по турецким данным,—то они были исправлены. В это время в Лондоне стали постепенно понимать, что на помощь флоту придется послать сухопутные войска, но вследствие затруднений с перевозкой и боевыми запасами начались путаница и задержки, что, впрочем, относится скорее к истории сухопутных, чем морских операций. 25 февраля условия погоды позволили возобновить бомбардировку, и в 10 час. *Куин Элизабет, Агамемнон, Венджeнс, Корнуолис, Иррезистибл* и 3 французские корабля открыли огонь. В этот день на *Куин Элизабет* не было 381-*мм* фугасных снарядов, ее огонь был сравнительно мало действителен, хотя для сторонних наблюдателей он казался очень внушительным [1]. Но к 15 час., после нескольких часов редкого огня, батареи, прикрывавшие вход (самые слабые в системе обороны), были приведены к молчанию; все орудия в двух важнейших укреплениях были на время выведены из действия и было произведено много разрушений.

Первая часть операции прошла успешно, но она была самой легкой, так как еще не пришлось иметь дела с минами и корабли еще не действовали в узкости. *Агамемнон* получил 9 попаданий и потерял 3 чел. убитыми и 9 чел. ранеными.

Голуа также получил попадания и имел 9 чел. убитых и много раненых. К концу дня корабли подошли к фортам на 15 каб. ($2^3/_4$ *км*); с этой дистанции ни один снаряд не пропадал даром. По свидетельству капитана Венигера, почти все орудия фортов были временно выведены из действия и около трети из них—навсегда [2]. Форты не подавали больше признаков жизни, казалось, с ними было покончено.

На следующее утро старые линейные корабли *Трайомф, Албион* и *Маджестик* (последний только что присоединился к эскадре Кардена) вошли в пролив и вступили в бой с промежуточными укреплениями, прикрывая своим огнем работу тральщиков. После некоторого периода, казалось, успешной стрельбы корабли попали под обстрел пяти десятков 152- и 210-*мм* гаубиц, стрелявших с закрытых позиций с железной дороги, и, не достигнув почти никаких результатов, в 16 час. были отозваны, после того как *Маджестик* получил попадание ниже ватерлинии. Десантные партии, высаженные с кораблей на европейский и азиатский берега, уничтожили несколько орудий в передовых фортах. Достойно внимания, что из 6 тяжелых орудий форта Седд-эль-Бар 4 совершенно не пострадали после всех бомбардировок и были приведены в негодность только одной из десантных партий.

27-го и 28-го погода снова помешала бомбардировке, и турки получили передышку, хотя 27-го британская десантная партия уничтожила шесть 152-*мм* мортир на форте Седд-эль-Бар. 1 марта, несмотря на шторм, *Иррезистибл, Албион, Маджестик, Ошен* (*Океан*) и *Трайомф* снова вступили в бой с подвижными орудиями и гаубицами на промежуточных укреплениях. Корабли стали получать попадания, и хотя не пострадали серьезно, но и их огонь был мало действителен против разбросанных и хорошо укрытых орудий на берегу. В самом деле, против подвижной артиллерии современные корабли почти совершенно бессильны, в чем можно было убедиться уже на опыте операций против бельгийского побережья. Кроме того летчики, которые мужественно

[1] Granville Fortescue, Russia, The Balkans and the Dardanelles (Гранвиль Фортескью, Россия, Балканы и Дарданеллы), стр. 226—227, 256.
[2] „Marine Rundschau", т. XXX, стр. 60.

делали свое дело, несмотря на многочисленные дефекты своих машин, доносили, что число огневых позиций быстро растет. В эту же ночь тральщики только что подошедшие к внешней линии мин, были освещены турецким прожектором и жестоко обстреляны. На помощь к ним пошли эскадренные миноносцы и крейсер *Аметист* (*Amethyst*); теперь стало очевидно, что задача траления представит исключительные трудности. На форт Кум-Кале высадилась десантная партия и нашла 7 из 9 тяжелых орудий этого форта невредимыми. Между тем, считали, что они уничтожены огнем кораблей.

2 марта, несмотря на штормовую погоду, операции внутри пролива были возобновлены. Отряд был усилен старыми британскими кораблями *Канопус* (*Canopus*), *Суифтшер* (*Swiftsure*), *Принс Джордж* (*Prince George*) и старым французским линейным кораблем *Шарльмань* (*Charlemagne*). Целое утро пропало даром; корабли открыли огонь только в 14 ч. 20 м., и результаты снова были незначительны. *Канопус* получил 3 попадания, большинство других кораблей тоже имело попадания, хотя потери на всех кораблях свелись к одному раненому. Когда эту ночь тральщики снова сделали попытку приняться за работу, они были отбиты сильным и метким огнем противника. 3 марта снова стояла пасмурная, штормовая погода и никаких операций, кроме траления, в заливе Морто не предпринималось.

Следует отметить, что до сих пор не делалось никаких попыток захватить какой-либо наблюдательный пункт (каким, например, под Порт-Артуром послужила высота 203 *м*) и таким образом обеспечить точное наблюдение и разгрузить самолеты. Казалось, что об этом никто не думал, хотя 15 февраля Адмиралтейство рекомендовало захватить на берегу наблюдательные пункты. Сомнительно, чтобы можно было захватить Ачи-Баба (Achi-Baba), которая при высоте более, чем 210 *м*, господствует над значительным протяжением моря и суши. Англичане могли выделить для этого лишь очень небольшой отряд, и турки несомненно атаковали бы наблюдателей со всею решительностью, так как они располагали здесь массой войск. Но в Дарданельской операции с самого начала и до конца все шло вкривь и вкось, может быть потому, что совершенно пренебрегали уроками истории. Генерал Бердвуд, прибывший в начале марта, был за овладение таким наблюдательным пунктом, но единственной силой, которую тогда можно было использовать, была 3-я австралийская бригада, и сомнительно, чтобы она была в силах удержать позицию против многочисленных и хорошо вооруженных турецких войск, которые немедленно были бы брошены на нее. В этот период операции турки были во всех отношениях лучше снабжены, чем англичане.

4 марта в Кум-Кале было высажено 150 чел. для окончательного уничтожения форта, но с наступлением ночи им пришлось уйти, потеряв 17 чел. убитых, 24 чел. раненых и 3 чел. пропавших без вести. Не имела успеха и высадка на европейский берег, хотя здесь потери состояли всего лишь из 3 чел. убитых и 1 чел. раненого.

5 марта началась атака внутренних укреплений. *Куин Элизабет* заняла позицию с западной стороны полуострова Галлиполи и открыла через него огонь по сильным батареям форта Гамидие, с их двумя 356-*мм* и семью 240-*мм* орудиями. Дистанция была свыше 70 каб. (ок. 13 *км*). „Безумие и напрасная трата времени“, замечает старший помощник командира *Инфлексибла* Вернер. „Корабль получил приказ

только в 11 час. Затем он должен был еще выйти на позицию, так что лучшая часть дня была потеряна, прежде чем он открыл огонь". Без точных наблюдений с самолетов или с берега стрельба устаревшими снарядами, снаряженными черным порохом, которыми располагал этот корабль, сулила мало толку. Самолетов не было из-за потерь в них, а попытка использовать старый линейный корабль, поставленный для наблюдения в проливе, окончилась полной неудачей. Кроме того подвижная турецкая артиллерия открыла по *Куин Элизабет* меткий огонь. Единственным результатом бомбардировки было разрушение турецкой казармы вблизи одного из главных фортов (Гамидие II); нейтральные наблюдатели рассказывали впоследствии, что тяжелые снаряды *Куин Элизабет* причинили мало вреда.

6 марта *Куин Элизабет* еще раз сделал попытку бомбардировать укрепления Чанака, не входя в пролив, но корабли, корректировавшие ее огонь, немедленно попали под огонь невидимых орудий противника. *Куин Элизабет* ничего не могла сделать. Она попала под огонь старых 280-*мм* орудий турецкого броненосца *Барбаросса (Barbarossa)* с предельной дистанции и подверглась опасности от снарядов, падавших под большим углом. „Мы, не торопясь, копили попадания и потери",— резюмирует события один знающий британский морской офицер[1]. Он отмечает, что много времени было потеряно зря потому, что корабли получали приказания слишком поздно, так что не имели возможности начать стрельбу с утра. А после полудня обычно мешали миражи, и вообще атмосферные условия были неблагоприятны. Старые корабли обстреляли батарею против Чанака, но с наступлением ночи тральщики, пытавшиеся начать траление, снова попали под энергичный и меткий огонь.

7 марта *Агамемнон* и *Лорд Нельсон* при поддержке французских кораблей атаковали батареи на обоих берегах узкости у Чанака. Турки отвечали энергичным огнем. 356-*мм* снаряд пробил броневую палубу *Агамемнона* в кормовой части и разрушил кают-кампанию и каземат. Залпы четырех 240-*мм* орудий ложились по нему с угрожающей точностью. Форты, казалось, не получили серьезных повреждений, хотя попадания в них были. В корабли часто попадали мелкие снаряды: командир *Лорда Нельсона* был ранен осколком, влетевшим в боевую рубку. *Лорд Нельсон* получил попадание ниже ватер-линии, и два отсека у него были затоплены водой. Ночная попытка протралить проход через минное заграждение у Кефеза (Kephez) не удалась, так как машины тральщиков оказались слишком слабосильны для преодоления быстрого течения. Как это ни странно, но начал чувствоваться недостаток боевых запасов, хотя расход снарядов был до смешного ничтожен по сравнению с расходом снарядов во Франции.

8 марта *Куин Элизабет* была введена внутрь пролива для действий против батарей Чанака к крайнему беспокойству Фишера, который очень опасался за судьбу столь ценного корабля. Обстрел был совершенно безрезультатным. Атака снова началась слишком поздно, освещение было плохое, так что корабль мог сделать очень мало, а сам представлял собой прекрасную мишень для турок. Хотя большинство личного состава начало убеждаться в том, что операция невыполнима без поддержки

---

[1] *Вернер*, стр. 57.

сухопутных войск, Карден получил в это время от Адмиралтейства настойчивые указания—форсировать проход, введя в действие максимум своих сил. Ему было сказано, что достигнутый весьма скромный успех оправдает потери в кораблях и людях. В процессе подготовки к большой атаке были подвергнуты бомбардировке укрепления Булаира (Bulair) для отвлечения внимания турок и произведена решительная попытка протралить минные заграждения. Однако в ночь на 10 марта один траулер взорвался на мине и погиб, а остальные оказались под убийственным огнем турок и были вынуждены отойти.

11 марта попытка была повторена, но после нее капитаны траулеров заявили, что они не могут и не хотят ничего больше делать[1]. Впоследствии эти люди проявили высшее мужество, но безнадежность предприятия стала для них совершенно очевидной, а человеческая доблесть имеет свой предел. В ночь на 14 марта была произведена новая попытка, причем тральщики были укомплектованы охотниками с флота. Результаты были, однако, не лучше. 4 траулера вышли из строя, а легкий крейсер *Аметист* получил большие повреждения и потерял 27 чел. убитыми и 45 чел. ранеными. Он дошел примерно до Кефеца, сопровождая тральщики, когда на нем метким турецким огнем было повреждено рулевое устройство. В течение 20 минут он представлял собой беспомощную мишень, но затем привод был исправлен и крейсер отошел, запросив сигналом о немедленной медицинской помощи. После этого дела Адмиралтейство послало из Англии 30 мощных траулеров[1] на смену поврежденным и слабосильным, но можно было сказать заранее, что это подкрепление придет слишком поздно.

16 марта Карден заболел и был отправлен на Мальту. Командование принял его помощник в-адм. де-Робек, которому были хорошо известны все местные условия. Ему предстояло решить, предпринять ли ему большую атаку, предписанную Чёрчилем, и в конце концов он решил положительно. Цель атаки, однако, не была ясна, так как он сам был убежден, что даже если флот и прорвется мимо фортов, он не сможет остановиться в Мраморном море и транспорта не смогут последовать за ним[2]. „Нам приказали,—говорил он впоследствии,—бомбардировать форты; мы так и сделали“; если бы форты удалось пройти, „нам пришлось бы возвращаться“. Но, по свидетельству сэра Гамильтона, де-Робек был „уверен“ в том, что сможет прорваться[3].

К этому времени силы союзников состояли из 18 броненосных кораблей. Кроме *Куин Элизабет* и *Инфлексибла* там было 16 старых кораблей до-дредноутов, большая часть которых была вооружена четырьмя 305-*мм* орудиями в двух башнях и большим числом более мелких скорострельных орудий. 2 старых линейных корабля *Канопус* и *Корнуолис* находились в резерве (см. таблицу 7).

18 марта утро было великолепное, но бой начался только в 11 ч. 30 м. сильным непрерывным огнем турецкой подвижной артиллерии. По плану операции 4 самые мощные корабля — *Куин Элизабет*, *Инфлексибл*, *Агамемнон*, *Лорд Нельсон* — должны были подойти к Чанаку в строе фронта, имея на флангах по одному старому линейному кораблю, и

---

[1] Траулеры были реквизированы для флота, но личный состав на них был вольнонаемный. — *Н. Н.*

[2] „Dardanelles Commission“ („Дарданельская комиссия“), т. I, стр. 36.

[3] „Gallipoli Diary“, т. I, стр. 23.

с дистанции 70 каб. ($12^3/_4$ *км*) обстреливать форты. Как только огонь противника ослабеет, должны были приблизиться старые корабли для боя на близких дистанциях. Все корабли должны были находиться в движении, так как становиться на якорь под огнем турецких пушек и гаубиц средних калибров было очень опасно.

Эти орудия еще раз доказали, сколько беспокойства может причинить их огонь. *Агамемнон* был обстрелян 152-*мм* гаубицами, которые в течение получаса добились 12 попаданий в него и произвели много внешних повреждений. Положение *Инфлексибла* было еще хуже. Одна из ног его трехногой фок-мачты была перебита, и на переднем мостике возник пожар; корабль получил много других попаданий, одним из которых был выведен из действия фор-марс и передний пост управления, где было убито 3 чел. и ранено 6 чел., которым угрожала смертельная опасность сгореть. Среди смертельно раненых был старший помощник Вернер. Кораблю пришлось отойти, чтобы потушить пожар и спустить вниз раненых — дело чрезвычайно трудное и опасное, — после чего он снова вступил в бой. Он снова стал получать тяжелые попадания, а в 16 час. получил повреждение, которое едва не стало для него роковым. Оно было причинено миной, которая взорвалась у борта на уровне носового отделения торпедных аппаратов. Взрывом было убито и потоплено 20 чел.; повреждения были таковы, что корабль должен был выйти из строя, имея в корпусе 2 000 *т* воды. Он сильно осел на нос и находился в таком состоянии, что пришлось держать при нем эскадренные миноносцы и крейсер *Фэйтон* (*Phaeton*) на случай катастрофы. С большим трудом его едва удалось довести до Мальты. Но в 12 ч. 06 м. опытные наблюдатели на кораблях донесли, что форты сильно разрушены. По последующим сведениям — германским и турецким — известно, что многие из орудий были забиты песком и землей, которую поднимали британские снаряды, и по крайней мере на время были приведены к молчанию. Однако минные заграждения остались. Старые корабли подошли ближе для боя на короткой дистанции, когда огонь турок внезапно вспыхнул с неожиданной силой. *Голуа* получил ряд попаданий, и хотя потери в людях были на нем невелики, он был сильно поврежден и вынужден был отойти с сильным креном, сопровождаемый эскадренными миноносцами. В 14 час. *Буве*, также уже получивший много попаданий в корпус, в частности дважды 356-*мм* снарядами, получил снова тяжелое попадание. Возможно, что он наткнулся на мину. Произошел взрыв погреба, и корабль пошел ко дну, унося с собой 700 чел.

В то время никто не подозревал, что союзные корабли попали на новое заграждение из 20 мин, которое турки предусмотрительно поставили в водах, протраленных союзниками и считавшихся безопасными, как раз на курсах, которыми обычно ходили корабли союзников при бомбардировках. В 15 ч. 14 м. *Иррезистибл* получил тяжелое попадание, а в 16 ч. 15 м. наскочил на одну из этих мин. Потери в людях на нем были невелики: вся его команда была снята, за исключением 20 убитых, хотя перед этим он получил несколько тяжелых попаданий, и обе его башни были выведены из действия. Так как приближался вечер, то флоту было приказано вернуться, и в это время произошло новое несчастье: *Ошен*, уже сильно поврежденный артиллерийским огнем, наткнулся на мину и был оставлен, когда выяснилось, что его нельзя

спасти; потери в людях были невелики. На следующее утро оба корабля *Ошен* и *Иррезистибл* исчезли, так как были потоплены огнем турецких батарей.

Итак, операция совершенно не удалась. Из 16 участвовавших в операции линейных кораблей союзники потеряли 3 взорвавшихся на минах (*Буве*, *Иррезистибл* и *Ошен*), а еще 3 (*Инфлексибл*, *Голуа*, *Сюфрен*) были так сильно повреждены артиллерийским огнем или минами, что представлялось сомнительным, смогут ли они добраться до ближайшей верфи союзников на Мальте. Например, *Голуа* пришлось выброситься на мель у острова Раббит (Rabbit Island) и его повреждения были наскоро исправлены там же, так как иначе он пошел бы ко дну. Но этим еще не исчерпывались все несчастья. На *Шарльмань* одна из кочегарок была полна водой; на *Агамемноне* было повреждено 305-*мм* орудие, а на *Албионе* обе башни были на несколько дней выведены из действия. Причина гибели потонувших кораблей была неизвестна в то время; предполагали, что они погибли от дрейфующих мин или были потоплены торпедами из береговых аппаратов. И до сих пор неизвестно совершенно точно, взорвались ли погибшие корабли на новом турецком заграждении или были потоплены огнем тяжелых орудий фортов, снаряды которых, по свидетельству немцев, наблюдавших бой с берега, попадали неоднократно.

Потери союзников в людях были значительны, но были скрыты согласно официальной практике того времени. Они составляли около 800 чел. убитых, раненых и утонувших, так как на одном *Буве* из 800 чел. было спасено только 61, а потери англичан ни в каком случае не могли быть меньше, чем 61 чел. По авторитетным германским данным[1], турки потеряли 24 чел. убитыми и 79 чел. ранеными, что составляет около $^1/_8$ потерь союзников.

Действие артиллерийского огня на форты было значительно, но много меньше, чем предполагали союзники. Три главных турецких форта выпустили 205 тяжелых бронебойных снарядов: 79 — форт Гамидие I, 93 — форт Румели и 33 — форт Намазие. После боя на них оставалось всего 88 выстрелов (356-*мм*) для орудий длиной в 35 калибров, но это относится к современному боевому запасу; снарядов же старого образца оставался еще большой запас. К тому же 22-калибровые орудия, которые на ближней дистанции тоже могли принести кораблям вред, несмотря на свои низкие балистические качества, также имели значительный запас снарядов. На фортах было выведено из действия только 3 тяжелых орудия (два из них 356-*мм*), причем оба, повидимому, снарядами *Инфлексибла*[2]. Три 381-*мм* снаряда пробили траверсы на форту Гамидие I, причем один из них вызвал опасный пожар боевых запасов, едва не разрушивший весь форт[3].

По мнению Венигера, союзники сделали большую ошибку, не подведя свои 4 самые мощные корабля на дистанцию 40 каб. ($7^1/_4$ *км*), на которой каждый снаряд попадал бы в цель. Однако главная трудность заключалась в том, что корабли не могли подойти на такое расстояние, не попав на минные заграждения, на которых они наверняка подорвались бы. На дистанции же 70 каб. ($12^3/_4$ *км*) их огонь не отличался

[1] *Венигер* в журнале „Marine Rundschau", т. XXX, стр. 110.
[2] *Вернер*, стр. 62.
[3] Описание состояния форта дает Боссерт, стр. 42.

необходимой действительностью. Снаряды произвели на фортах большие разрушения, а орудия были засыпаны массами песку и бо́льшая их часть была на время приведена к молчанию. Венигер обвиняет руководителей операции в отсутствии энергии и настойчивости и, очевидно, совершенно не считает невозможным прорыв в Мраморное море. Но он неизменно недооценивает опасность, которая угрожает кораблям от больших минных заграждений.

Турецкие минные заграждения в общем состояли из 10 линий — из 350 мин, находившихся под защитою орудий малых калибров. По мнению Венигера, эти орудия не могли принести кораблям большого вреда, однако те, кто испытал их огонь на себе, держались совершенно другого мнения. Возможно, что эта операция имела бы больше данных на успех, если бы она была предпринята в апреле, когда погода в Дарданеллах обычно бывает лучше и когда было меньше вероятности, что операциям помешают штормы. На случай успешного форсирования проливов немцы и турки приняли меры к тому, чтобы расправиться с кораблями союзников, которые проникли бы в Мраморное море, так что и при успехе прорыва нельзя было надеяться на решающий результат.

Чисто морская атака больше не повторялась, так как де-Робек очень скоро пришел к заключению, что она совершенно безнадежна. Чёрчил приготовил приказ Адмиралтейства еще раз произвести такую атаку, но вмешательство Фишера помешало его отправке, и в конце концов де-Робеку было предложено представить соображения по этому вопросу. В ответе Адмиралтейству де-Робек отметил, что „это предположение (что форты могут быть уничтожены одним только артиллерийским огнем) оказалось ошибочным, поскольку речь шла об обстреле открытых фортов из пушек с большой начальной скоростью“ [1], и что „опасность от мин“ оказалась „значительно большей, чем мы предполагали“ [2]. 23 марта от морской атаки формально и окончательно отказались из-за трудностей, которые должны были быть приняты в расчет еще до ее начала. Возможно, что если бы операция была тщательно изучена и подготовлена, если бы корабли были снабжены нужным количеством требующихся боевых запасов и если бы с самого начала имелось достаточное количество сильных тральщиков, то проливы были бы пройдены. Если бы в марте 1915 г. существовал параван, то он мог бы обеспечить проход минных заграждений линейным кораблям, хотя последующие испытания показали, что для безопасности от плавающих мин корабль должен итти не меньше, чем 12-узловым ходом, и нет уверенности в том, что старые корабли могли бы держать такой ход в узком, извилистом и трудно проходимом фарватере пролива против быстрого течения. Но даже и в том случае, если бы проливы были пройдены, эффект удара, как уже отмечалось выше, был бы гораздо незначительнее, чем ожидали от него такие оптимисты, как Чёрчил.

В своих операциях против Порт-Артура, Вей-хай-вея и Тсин-Тао японцы прежде всего выбирали для высадки войск такие пункты, в которых нельзя было ожидать сопротивления во время самой высадки. Ни в одном из этих случаев японские корабли не пытались вступать в серьезную борьбу с береговыми фортами, а если они и предпринимали бомбардировку, то только для отвлечения внимания гарнизона. В прежних

[1] Чёрчил, т. II, стр. 245.
[2] „Дарданельская комиссия“, т. I, стр. 38.

войнах при десантных операциях и действиях кораблей против фортов не приходилось считаться с опасностью от мин, но и пример Чарлстона показал, как трудно даже хорошо бронированным кораблям заставить замолчать не особенно большое число береговых орудий.

„Проклятые Дарданеллы. Они будут нашей могилой", — писал Фишер Чёрчилю, и предчувствие старика оправдалось. Он опасался отвлечения к этому второстепенному пункту сил, нужных для обеспечения безопасности в Северном море, так как к этому времени он успел достаточно оценить, какую грозную силу представлял собой германский флот. Что касается сухопутных войск, которые стали прибывать во время неудачных попыток форсирования проливов, то их посадка на транспорта происходила в предположении, что потребуются только мелкие части для фортов, уже приведенных к молчанию прошедшими мимо них кораблями: орудия и лафеты шли на разных кораблях, повозки (которых было недостаточно)— отдельно от лошадей. Прежде чем приступить к высадке всего отряда, пришлось послать все транспорта в Александрию и произвести погрузку заново, так что туркам был дан целый месяц времени, чтобы подготовиться к операции, которая была основной темой всяких слухов и разговоров на всем Ближнем Востоке. Это было еще одним примером отсутствия предусмотрительности и порядка, которое характерно для всей этой злополучной Дарданельской операции.

Высадка началась 25 апреля сразу на оба берега пролива; англичане высаживались на северной стороне, французы — на южной; высадка французских войск была лишь демонстрацией, имевшей целью отвлечь турецкие силы, помешать артиллерии Кум-Кале обстреливать англичан во время их высадки.

„Азия—вне пределов задачи,"—сказал Китченер командующему союзными сухопутными силами генералу Гамильтону и тем сильнейшим образом затруднил операции. Знакомясь с местностью, Гамильтон заметил, что „полуостров Галлиполи орех более крепкий, чем он выглядел на маленькой нерельефной карте лорда К". Берега оказались очень крутыми и во многих местах стояли отвесными обрывами; кругом был виден блеск колючей проволоки вокруг „паутины глубоких узких окопов", защищавших Булаирский перешеек. Булаир был укреплен так сильно, что мысль атаковать его была оставлена; но Китченер был совершенно уверен в том, что от Килид Бара до мыса Хеллес „полуостров легко доступен для высадки". Местность, утверждал он, легко будет простреливаться с кораблей из Эгейского моря и из пролива. Но еще задолго до 25 апреля стало известно, что это совершенно неверно, настолько неверно, что союзники даже и не делали никаких попыток высадиться на этом недоступном берегу.

Когда занимавшийся день 25 апреля осветил эти мрачные горы, которые в продолжение тысячелетий взирали на многие события и дела человека и которым предстояло стать свидетелями такой трагедии,— началась высадка. Она, насколько возможно, поддерживалась огнем союзного флота и сопровождалась бомбардировкой Булаирских позиций, производившейся отрядом союзного флота и имевшей целью создать у турок впечатление, будто главная атака направлена туда. В дело были введены значительные морские силы, сведенные в 6 отрядов. Они состояли из *Куин Элизабет*, 18 старых линейных кораблей (из них 3 французских), 13 крейсеров (3 французских), 27 эскадренных миноносцев,

5 миноносцев и более 30 траулеров и тральщиков. Транспорт *Ривер Кляйд* (*River Clyde*) был специально подготовлен к тому, чтобы приткнуться к берегу на одном из выбранных пляжей и высадить свой десант непосредственно на берег. В борту *Ривер Кляйда* было прорезано 8 больших портов; он буксировал у борта паровую шаланду, снабженную сходнями, и 3 лихтера на случай, если бы моста, перекинутого шаландой, оказалось недостаточно. С других транспортов войска должны были перевозиться на шлюпках, буксируемых паровыми катерами и траулерами. Англичане высаживались в 7 пунктах, начиная от Габа Тепе до бухты Морто. В 5 час. загрохотали орудия и завязался бой на суше и на море.

Мнения относительно действительности огня кораблей для прикрытия высадки расходятся. Германский командующий[1] говорит о „совершенно исключительной" поддержке, оказанной артиллерией; однако обстрел с моря не мог подавить убийственного огня, сосредоточенного из турецких окопов по высаживающемуся десанту. Корабли были почти бессильны против полевых пушек и гаубиц, стрелявших с закрытых позиций. Опыт всей истории показывает, что высадка на берег, занятый противником, укрепившимся и подготовившимся к обороне, — отчаянное предприятие, очень редко приводившее к успеху.

Все же в большинстве пунктов высадки англичанам удалось удержаться, хотя и ненадежно. При этом они понесли огромные потери, в особенности при высадке с *Ривер Кляйда*, так как шаланду и лихтера снесло ветром и сплошного моста до берега не получилось. Очевидцы утверждают, что легкая броневая защита на лихтерах (котельное железо) спасла бы сотни людей.

В итоге, после героических усилий и потери 18 000 чел., остальные 50 000 чел. оказались на ненадежных позициях перед укрепленными позициями, обороняемыми 30 000 турок. Сухопутная кампания началась так же мало обещающе, как и чисто морская операция, быть может, потому, что наивыгоднейшее (по мнению Лиман-фон-Сандерса) место высадки—азиатский берег—было исключено по приказанию Китченера.

Опасения Фишера возросли, когда на флот легла ответственность за сообщения и снабжение значительных сухопутных сил, брошенных на берег в трудно доступных горах полуострова Галлиполи, и когда при этом деятельность германских подводных лодок распространилась и на Средиземное море. Тревожный момент пережили союзники 27 апреля, когда в узкости показался большой турецкий корабль, принятый за *Гебен*[2]; казалось он готовился выйти из пролива; *Куин Элизабет* открыла по нему перекидной огонь через полуостров Галлиполи, и при первом выстреле турецкий корабль отошел. В последующие дни турецкий флот снова вводился в дело, с успехом обстреливая позиции союзников.

28 апреля русский армейский корпус, уже посаженный на суда и готовый к выходу на Константинополь, был высажен обратно в Севастополе; вскоре он потребовался в Польшу. Русский Черноморский флот делал что мог, и 25 апреля всеми своими силами бомбардировал форты Босфора с дальней дистанции и повторил бомбардировку 2 и 4 мая. Но открыть Босфор оказалось ему не под силу.

---

[1] *Liman von Sanders*, Fünf Jahre Türkei (*Лиман-фон-Сандерс*, Пять лет в Турции), стр. 94.

[2] Лиман отрицает, что *Гебен* выходил в Дарданеллы (стр. 92). Вероятно это был *Барбаросса*.

В ночь на 13 мая в 1 ч. 17 м. турецкий эскадренный миноносец *Муавенет-и-Милет* в заливе Морто выпустил 3 торпеды в старый линейный корабль *Голиаф* (*Goliath*) и попал всеми тремя; произошел взрыв погребов, и *Голиаф* немедленно пошел ко дну. Турецкий миноносец, которым командовал талантливый германский офицер (Фирле), в темноте подобрался под европейским берегом на $^1/_2$ каб. (ок. 100 *м*) к своей жертве и после атаки благополучно ушел от огня, открытого по нему с запозданием Из 750 чел. личного состава *Голиафа* спаслось только 183; но еще серьезнее было чувство небезопасности, вызванное этой атакой. Немедленно, и надо сказать совершенно правильно, Фишер настоял на отозвании линейного корабля *Куин Элизабет*. Но худшее было еще впереди. 25 мая подводная лодка *U-21* (Херзинг) находилась у Дарданелл и у Габа-Тепе атаковала и потопила старый британский линейный корабль *Трайомф* (*Triumph*), который пошел ко дну в 10 минут; погибло 71 чел. *Трайомф* стоял с опущенными противоторпедными сетями, охраняемый 2 эскадренными миноносцами. 27 мая та же лодка потопила у мыса Хеллес старый линейный корабль *Маджестик*, который затонул через 7 мин., причем погибло 48 чел. Дарданельской экспедиционной армии грозила опасность повиснуть в воздухе, имея в тылу подводные лодки, а впереди—турецкие войска, которых нельзя было выбить из их позиций.

Однако в борьбе с подводной опасностью была проявлена большая изобретательность, и принятые меры увенчались успехом. Число траулеров было увеличено, была значительно усилена торпедная флотилия; для совместных действий с сухопутными войсками были присланы мониторы, которые благодаря своей небольшой осадке были сравнительно мало уязвимы для торпедных атак, и старые корабли, снабженные противоминными наделками; гавань на Мудросе была защищена сетями и минами, и германские подводные лодки на этом участке больше уже не имели успеха в борьбе против линейных кораблей. Однако боязнь подводных лодок стесняла действия союзников в августе и предотвратила удар по Булаирскому перешейку, хотя и не помешала союзникам высадить новый десант в бухте Анзак и бухте Сувла в начале августа 1915 г.; при этой высадке большую пользу принесли моторные лихтеры, построенные Фишером для Балтийского моря [1].

Грубые промахи и неудачи союзников у Дарданелл и большие успехи немцев в Польше побудили наконец Болгарию в августе 1915 г. вступить в войну на стороне центральных держав, что уничтожало всякую надежду на победу союзников в Галлиполи, так как это значило, что турецкие войска будут усилены болгарскими. Но только в декабре 1915 г. британский военный кабинет решился на эвакуацию некоторых захваченных позиций. 20 декабря союзные войска очистили залив Сувла без потерь, благодаря блестяще проведенной эвакуации, организованной совместно морским и сухопутным командованием, блеснувшими под конец злополучной Дарданельской кампании. Рано утром 9 января с таким же искусством и успехом было проведено еще более трудное дело эвакуации позиций на оконечности полуострова, и его суровые мрачные горы были оставлены англичанами во власти своих противников и своих мертвых. Союзники успели убраться как раз во-время, потому что к тур-

---

[1] *Лиман-фон-Сандерс*, стр. 102.

кам прибыло большое количество тяжелой артиллерии, которая сделала бы совершенно невозможным удержание позиции у мыса Хеллес.

Причинами провала операции надо считать недостаточную предусмотрительность и плохую предварительную подготовку. „Никогда еще в мировой истории, — пишет один из принимавших в ней участие адмиралов [1], — флот не выходил в такую экспедицию, никогда еще такая крупная кампания не была организована так поспешно и никогда не случалось, чтобы такое предприятие было так мало обдумано в метрополии". Казалось, что в Англии никто не отдавал себе отчета, с какими трудностями придется столкнуться, и не представлял себе, что для достижения маломальски серьезного результата придется нанести поражение главным силам турецкой армии. Инициаторы операции пренебрегли всем опытом истории и очевидно были уверены, что форты Дарданелл падут от „трубного гласа", как стены Иерихона. Инструкции Китченера армии, которая должна была занять Константинополь, обнаруживают признаки этого наивного заблуждения. Среди местных факторов, мешавших успеху, надо отметить отсутствие достаточной территории для базирования большой армии в такой безводной и трудно доступной местности, как полуостров Галлиполи, и, наконец — отсутствие удобной гавани.

Британские подводные лодки делали энергичные попытки нарушать турецкие сообщения в Мраморном море. Проход через Дарданеллы сам по себе являлся делом, предъявлявшим исключительные требования к подготовке и нервам офицеров и команд подводных лодок, но был совершон неоднократно. Однако эффект их деятельности для турок, как можно заключить по труду Лиман-фон-Сандерса, был нечувствителен[2], в то время как союзный подводный флот понес серьезные потери. 17 апреля *Е-15* (Броди), шедшая в пролив, села на мель и не могла сняться; 7 чел. из состава команды погибло, а остальные попали в плен. Важно было не допустить, чтобы турки подняли и использовали ее; и хотя лодка находилась под обстрелом турецких фортов, но в следующую ночь она была подорвана торпедой и уничтожена британским катером.

27 апреля вошла в пролив *Е-14* (Бойл); она потопила по пути старую канонерскую лодку, 29 апреля пустила ко дну турецкий транспорт, а 1 мая — небольшой минный заградитель. *АЕ-2*, одна из двух австралийских лодок, вошла в пролив в это же время, но после ожесточенного боя была потоплена старым турецким миноносцем; вся команда была спасена.

1 мая французская подводная лодка *Жуль* (*Joule*) наткнулась на мину и погибла со всем личным составом. Из всех британских подводных лодок больше всего успехов выпало на долю *Е-11* (Несмит), которой удалось потопить несколько мелких судов, а 21 мая канонерскую лодку у Босфора. 8 августа она подорвала торпедой старый турецкий линейный корабль *Барбаросса,* на котором погибло 580 чел. Кроме того *Е-11* подорвала торпедой и сильно повредила турецкий транспорт, заставив его выброситься на берег; 12 августа этот транспорт был уничтожен новым боевым средством — торпедой, пущенной с гидросамолета. 29 июня французская подводная лодка *Мариот* (*Mariotte*) попала в турецкие сети и была взята со всем личным составом. 4 сентября та же участь постигла подводную лодку *Е-7*. 30 октября французская под-

[1] Уэстер Уэмис (Wemyss „The Navy in the Dardanelles Campaign"), стр. 69—70.
[2] Лиман-фон-Сандерс, стр. 97.

водная лодка *Тюркуаз* (*Turquoise*) села на мель в Мраморном море и была захвачена турками. На ней были найдены данные о рандеву, где она должна была встретиться с британской подводной лодкой *E-20*, также оперировавшей в проливах. Немцы послали на место рандеву подводную лодку *UB-14*, которая при появлении *E-20* пустила в нее торпеду и потопила ее со всем личным составом за исключением командира и 8 матросов.

E-11 была последней лодкой, действовавшей в Мраморном море. Когда в декабре 1915 г. она после месячного крейсерства прошла пролив обратно, Галлипольская авантюра была накануне окончания. Все же за это время британские подводные лодки потопили более 50 судов.

UB-14 была одна из малых подводных лодок (надводное водоизмещение 127 *т*), которые были присланы в разобранном виде по железной дороге в Полу, там собраны и прошли через Эгейское море в Константинополь. 27 октября 1915 г., когда русская эскадра, включавшая в себя один из новых дредноутов, бомбардировала Варну, одна из этих лодок, *UB-7*, по словам ее командира атаковала старый линейный корабль *Пантелеймон*, но корабль остался цел. Эти лодки „UB" причинили в Черном море немало хлопот и потопили несколько торговых судов.

С Дарданельской операцией была связана блокада Смирны, которой предшествовала 4-дневная (с 5 по 8 марта) бомбардировка фортов, производившаяся отрядом в составе старых британских линейных кораблей *Трайомф* и *Суифтшер* и броненосного крейсера *Юриэлес* (*Euryalus*). Успех был незначительный; правда, и потери были ничтожны: 1 чел. убитый и 7 чел. раненых. К батареям нельзя было приблизиться из-за минных заграждений, а заграждения нельзя было протралить из-за батарей. 9 марта был протрален проход до дистанции 15 каб. ($2^3/_4$ *км*) от главного форта, вслед за чем начались переговоры с турецким губернатором, которые привели к весьма сомнительному перемирию.

Между тем маленький турецкий миноносец *Тимур Хиссар* (1906 г., 97 *т*) пробрался из Дарданелл и пустил торпеды в *Трайомф*, но промахнулся, после чего 1 марта атаковал у Смирны и на время вывел из строя британский авиатранспорт *Эн Рикмерс* (*Anne Rickmers*). 16 апреля этот же миноносец безуспешно атаковал у Сциросa (Scyros) британский транспорт *Маниту* (*Manitou*). Торпеда прошла мимо, но вследствие поднявшейся на транспорте паники при спуске шлюпок утонул 51 чел. Британские эскадренные миноносцы немедленно бросились в погоню за *Тимур Хиссаром* и заставили его выброситься на берег на Хиосе (Chios) на территории Греции.

В войне против Турции союзные морские силы действовали совместно с сухопутными войсками в обороне Египта и охране Суэцкого канала. Сухопутные силы состояли не менее, чем из 5 дивизий (британских и индийских); численность наступавшего отряда турок не превышала 15 000 чел., т. е. $^1/_5$ обороняющихся. Корабли, поддерживавшие войска, были распределены следующим образом: *Суифтшер* — в Порт-Саиде, *Ошен* — в Суэце, *Рекэн* (*Requin*) (французский броненосец береговой обороны, два 275-*мм* орудия) — в озере Тимсах (Timsah); кроме того крейсера *Минерва* (*Minerva*) и *Д'Антркасто* (*D'Entrecasteaux*), шлюп *Клио* (*Clio*), вооруженный транспорт индийской морской пехоты *Хар-*

диндж (*Hardinge*), 6 старых миноносцев, несколько вооруженных буксиров и катеров и вооруженный пароход *Хималайа* (*Himalaya*).

Тем не менее 3 февраля 1915 г. турецкий отряд переправился через канал южнее Тимсах и артиллерийским огнем довольно сильно повредил пароход *Хардиндж*. Нападение было отбито с большими потерями для турок, но часть из них ушла, чего, принимая во внимание огромное численное превосходство англичан, никак нельзя было допустить.

Глава 17

Адриатическое море. — Силы Италии. — Набеги австрийских кораблей. — Потопление *Амальфи* и *Гарибальди*. — Временное затишье. — Гибель *Бенедетто Брин*. — Спасение сербской армии. — Отрантский барраж. — Сомнительный успех. — Взрыв на *Леонардо-да-Винчи*. — Корабли союзников недостаточно быстроходны. — Мониторы в верхней Адриатике. — Потопление *Вин*. — Восстание в австрийском флоте. — Потопление *Сент Истван*. Бомбардировка Дураццо. — Подрыв *Вирибус Унитис*. — Последние операции в Средиземном море. — Союзники и греки. — Операции у берегов Палестины. — Выход *Гебена* и *Бреслау*. — Гибель монитора *Реглен*. — Гибель *Бреслау* на мине.

Вступление Италии в войну на стороне союзников 23 мая 1915 г. являлось для последних громадной поддержкой на суше, но на море, ввиду географических особенностей Адриатического моря, оно повлекло за собой добавочную тяжелую ответственность, без соответствующего усиления Австрия имела 3 превосходные, сильно укрепленные и глубоководные гавани в Пола, Себенико и Каттаро. Италия на всем протяжении противоположного берега не имела ни одной сколько-нибудь пригодной гавани; гавань Венеции мелководна и трудно доступна, а Бриндизи расположена слишком в стороне. Кроме того Адриатическое море представляет собой почти идеальный театр для подводной войны, и большие корабли, входившие в него, подвергались громадной опасности.

По соглашению с союзниками ведение операций в Адриатическом море было возложено на итальянский флот, усиленный 4 британскими линейными кораблями, 4 легкими крейсерами, 12 французскими эскадренными миноносцами, а также миноносцами и подводными лодками. Главные силы итальянского флота, состоявшие из 4 отличных дредноутов — *Кавур* (*Cavour*), *Данте* (*Dante*), *Джулио Чезаре* (*Giulio Cesare*) и *Леонардо-да-Винчи* (*Leonardo da Vinci*), 4 старых линейных кораблей и 4 броненосных крейсеров, были сосредоточены в Таранто под командой герцога Луиджи Савойского. В Бриндизи под командой в.-адм. Пресбитеро стояла 2-я эскадра в составе: 2 старых линейных кораблей, 3 броненосных крейсеров и других кораблей. 31 мая к этой эскадре присоединилось 4 британских линейных корабля типа *Лондон* (*London*) и 4 легких крейсера. В Венеции под командой к.-адм. Патрис стояло 3 старых линейных корабля, 2 броненосных крейсера, 11 эскадренных миноносцев и 13 подводных лодок. На Мальте в качестве резерва — французский флот в составе 4 дредноутов и большого количества других кораблей.

С начала войны инициативу захватил в свои руки австрийский флот. Имея перед собой свободное поле действия, зная точно расположение итальянских кораблей и имея под рукой надежные убежища для своих собственных кораблей на Далматинском побережьи, австрийцы легко могли наносить удары. Утром 24 мая австрийские корабли одновременно появились у Порто-Корсини (Porto Corsini), Римини (Rimini), Сенегаллии [1] (Senegallia), Анконы (Ancona) и Барлетты (Barletta) и обстреляли их. В Порто-Корсини береговая оборона не знала об объявлении войны, и эскадренному миноносцу *Шарфшютце* (*Scharfschütze*) дали возможность войти в канал Равенны (Ravenna), прежде чем батареи открыли по нему огонь. Они заставили его уйти обратно, но уже после того, как он причинил кое-какой ущерб. Поддерживавшие его австрийский легкий крейсер *Новара* (*Novara*) и миноносец *№ 80* порядочно пострадали от огня береговых батарей.

В Римини броненосный крейсер *Санкт Георг* (*St. George*) и 2 эскадренных миноносца обстреляли город, убили 1 чел. и ранили несколько мирных граждан. Австрийцы утверждали, что целью их было разрушить важный мост через р. Марекья (Marecchia).

В Сенегаллии линейный корабль *Криньи* (*Zrinyi*) обстрелял город и железную дорогу, но повредил только частную собственность. У Анконы появились австрийские дредноуты, открыли огонь по городу, повредили собор и много домов и потопили торпедой германский пароход, стоявший в гавани. Барлетта была обстреляна легким крейсером *Гельголанд* и 4 эскадренными миноносцами, а крейсер *Шпаун* (*Spaun*) обстрелял железнодорожный путь в Термоли (Termoli). Находившийся в дозоре старый итальянский эскадренный миноносец *Турбине* (*Turbine*) (325 *т*), настигнутый австрийцами, был потоплен после преследования; на нем погибло более 20 чел. В отплату за это итальянцы бомбардировали судостроительную верфь в Монфальконе (Monfalcone) и австрийский пограничный пост в Порто Бузо (Porto Buso), был снят итальянскими миноносцами. Эти миноносцы поддерживали сухопутные операции на р. Изонцо (Isonzo) под прикрытием старого линейного корабля *Сарденья* (*Sardegna*), и броненосного крейсера *Карло Альберто* (*Carlo Alberto*).

В конце мая 7 итальянских броненосных крейсеров, несколько легких крейсеров и эскадренных миноносцев произвели поиск в Адриатическом море и уничтожили расположенные на островах австрийские посты связи. Несколько раз они еле спасались от атак австрийских подводных лодок. 9 июня британский легкий крейсер *Дэблин*, сопровождавший транспорта со снабжением для Черногории, был атакован австрийской подводной лодкой *U-4*. Торпеда попала, причем было убито 13 чел. Крейсер был в состоянии дойти своим ходом до Бриндизи, где, однако, долго стоял в ремонте. Лодка атаковала его несмотря на охранение из 6 эскадренных миноносцев. 12 июня австрийская подводная лодка *U-11* потопила у Венеции торпедой итальянскую подводную лодку *Медуза* (*Medusa*), с которой спаслось только 5 чел. Той же лодкой был потоплен малый миноносец. 18 июня австрийский легкий крейсер и 8 эскадренных миноносцев снова бомбардировали итальянское побережье около Римини.

Вероятно в результате этих нападений 4 итальянских броненосных крейсера типа *Пиза* (*Pisa*) были посланы в верхнюю Адриатику и рас-

[1] Сенегаллия — порт севернее Анконы. — *Н. Н.*

положены в Венеции, т. е. в водах, представляющих идеально поле для действий подводных лодок. 7 июня один из этих крейсеров—*Амальфи* (*Amalfi*) — был потоплен германской подводной лодкой *U-26*. Он пошел ко дну в 6 минут, унося с собой 66 чел. Атака произошла, когда он шел на поддержку флотилии миноносцев, производивших разведку в Триестском заливе. После этой потери 3 остальные однотипные с ним корабля не покидали гавани Венеции, у входа в которую итальянцы поставили большое минное заграждение. На нем 8 августа погибла австрийская подводная лодка *U-12*, пытавшаяся проникнуть в Венецию. В этот же период погибла, взорвавшись на мине, итальянская подводная лодка *Ялеа* (*Ialea*), с которой спасся только 1 чел.

11 июля итальянцы захватили в южной Адриатике стратегически важный остров Пелагоза (Pelagosa). 18 июля, в то время как отряд итальянских кораблей бомбардировал железнодорожный путь у Рагузы (Ragusa), австрийская подводная лодка *U-4* двумя торпедами потопила итальянский флагманский крейсер *Гарибальди* (*Garibaldi*), пошедший ко дну в 4 минуты с 53 чел. *U-4* вероятно сама погибла от огня итальянцев, так как пропала без вести. Эта гибель, как и гибель *Амальфи*, показала, что прибрежные операции невыполнимы надводными кораблями устаревших типов в зоне активных действий подводных лодок. Попытка австрийцев возвратить остров Пелагозу не удалась, зато при этом австрийская подводная лодка *U-5* потопила итальянскую лодку *Нереиде* (*Nereide*).

11 августа австрийские эскадренные миноносцы снова обстреляли итальянское побережье, а 17 августа они же совместно с авиацией бомбардировали Пелагозу. В этом деле итальянцы потеряли 18 чел., после чего остров был оставлен; скалистый характер острова делал трудной его оборону без тщательного укрепления и орудий, которыми итальянцы не располагали.

13 августа французский эскадренный миноносец *Биссон* (*Bisson*) потопил австрийскую подводную лодку *U-3*, подобрав затем 12 чел. из ее команды. После гибели *Гарибальди* и боев за Пелагозу у обоих противников появилась тенденция — держать надводные корабли (кроме миноносцев) в гаванях, нарушая это правило только в случае крайней необходимости.

В результате Адриатическим морем не владела ни та, ни другая сторона; только эскадренные миноносцы и подводные лодки обеих воюющих сторон совершали набеги через него [1]. Постепенно у командований обеих сторон стали возникать сомнения в полезности этих набегов и бывали периоды полнейшего затишья, не считая непрерывных действий подводных лодок против торговых судов. Итальянские потери превышали австрийские вследствие того, что вначале итальянские большие корабли проявляли больше деятельности, и возможно также потому, что Австрия располагала подавляющим превосходством в воздушных силах [2].

22 сентября произошло заслуживающее внимания событие воздушной войны: австрийский гидросамолет потопил бомбами французскую подводную лодку *Фуко* (*Foucault*), большую часть команды ее удалось спасти.

27 сентября в Бриндизи погиб от пожара и внутреннего взрыва итальянский линейный корабль *Бенедетто Брин* (*Benedetto Brin*), на котором погибло 421 чел., в числе которых к.-адм. Рубин-де-Червин

[1] Daveluy, Action Maritime. Давелюи, Действия на море, т. II, стр. 17—19.
[2] Это превосходство только постепенно было у нее отнято.

Впоследствии выяснилось, что причиной взрыва было предательство: подкупленные австрийцами матросы поместили в один из погребов адскую машину. Потеря была серьезная.

4 декабря взорвался на мине и погиб у Валоны (Valona) новый итальянский эскадренный миноносец *Интрепидо* (*Intrepido*). 7 декабря французская подводная лодка *Френель* (*Fresnel*) села на мель у берегов Албании и была уничтожена австрийцами, а вся ее команда попала в плен.

Когда разгромленная сербская армия, отступая, приближалась к побережью, австрийцы всеми силами старались не допустить подачу им помощи морем, и морские операции снова оживились.

28 декабря австрийский эскадренный миноносец таранил и потопил у Дураццо французскую подводную лодку *Монж* (*Monge*); команда лодки попала в плен за исключением командира, который отказался уйти со своего корабля и вместе с ним пошел ко дну. На следующий день у Дураццо произошла жаркая стычка между легкими силами австрийцев и союзников; в ней погибли 2 больших австрийских эскадренных миноносца—*Триглав* (*Triglav*) и *Лика* (*Lika*) (последний на мине). Крейсеру *Гельголанд* с 2 эскадренными миноносцами едва удалось уйти от гнавшихся за ними британских крейсеров *Дартмут* (*Dartmouth*) и *Уэймаут* и итальянских крейсеров *Нино Биксио* (*Nino Bixio*) и *Кварто* (*Quarto*).

Несмотря на все усилия австрийского флота, сербская армия была благополучно перевезена с побережья Албании в Бриндизи и на Корфу, откуда она впоследствии была переброшена в Салоники. Перевозка началась в январе 1916 г. и была закончена в марте не без некоторых потерь в мелких судах у союзников. В этот период ввиду угрозы со стороны австрийских и болгарских войск Валоне, которая была занята итальянцами в 1914 г., туда были посланы в качестве плавучих батарей 4 линейных корабля типа *Рома* (*Roma*) и 2 броненосных крейсера типа *Варезе* (*Varese*). 18 марта у берегов Албании был потоплен австрийской подводной лодкой французский эскадренный миноносец *Ренодан* (*Renaudin*), на котором погибло 47 чел.

Ввиду возраставшей активности германских подводных лодок в Средиземном море, британское Адмиралтейство решило сделать попытку закрыть вход в Адриатическое море посредством барража из сетей и дрифтеров, как в Дуврском проливе, под прикрытием крейсеров, эскадренных миноносцев и других торпедных кораблей. Пролив имеет в ширину больше 40 миль; глубина его очень велика и превосходит в середине 3 000 футов (915 *м*); зимой часты жестокие штормы. В сентябре 1915 г. в Таранто было прислано 60 британских дрифтеров, которые и начали ставить сети в Отрантском проливе. 12 октября один из этих дрифтеров, *Ристор* (*Restore*), был потоплен подводной лодкой *U-39*. Нужно сказать, что сетевые заграждения, которые ставились в Адриатическом море, большей частью не были снабжены минами, и потому германские лодки не очень их боялись.

Во время сербского отступления дрифтеры понадобились для перевозки людей и для патрульной службы на фарватере у берегов Албании, по которому сербские войска переправлялись на Корфу. Они проявили исключительную активность и работали великолепно. В 1916 г. число дрифтеров возросло до 160, но все же они были не в состоянии

предотвратить тяжелые потери, причиненные союзникам германскими подводными заградителями. Была увеличена глубина постановки сетей, и дрифтеры были вооружены мелкокалиберными орудиями.

12 марта 1916 г. германский подводный минный заградитель *UC-12* наткнулся на мину у Таранто и затонул; впоследствии он был поднят

Карта 23. Отрантский барраж.

итальянцами. 13 марта попала в сети и была уничтожена австрийская подводная лодка *U-6*, ее личный состав (18 чел.)[1] был спасен. Примерно в то же время в сети попала большая германская подводная лодка *U-34*, но удачно выбралась из них. На этом барраже погибло всего 3 подводные лодки, и его значение[2] оказалось вовсе не так велико, как ожидали.

---

[1] E. K. Chatterton, The Auxiliary Patrol, (Чатэртон, Вспомогательный патруль), стр. 123 и т. д. Манфрони, стр. 158 и т. д.

[2] По словам Михельсена (стр. 86) на заграждении погибла за всю войну только одна германская подводная лодка. Но он не считает потопленных австрийских лодок.

Дрифтеры подвергались частым нападениям. 1 июня 4 австрийских миноносца атаковали их и потопили 1 дрифтер; 9 июля австрийский легкий крейсер *Новара* потопил 2 дрифтера; при этом, как обычно, эти маленькие суденышки оказали мужественное сопротивление намного сильнейшему противнику. В результате этих двух нападений линия сетей и дрифтеры были отодвинуты к югу, где их можно было лучше защитить. Союзники сделали ошибку, расположив поддержку охраны барража в Бриндизи—на итальянском берегу, а не в Валоне—на австрийском берегу, откуда она могла бы гораздо скорее приходить на помощь. Основанием для выбора Бриндизи была, вероятно, небезопасность Валоны с суши.

В 1916 г. итальянский флот постигло два несчастья.

В ночь на 2 августа на линейном корабле-дредноуте *Леонардо-да-Винчи,* стоявшем на якоре в Таранто, начался пожар, и после ряда взрывов он был затоплен, причем 203 чел. погибло, а 80 было ранено; подробное расследование показало, что его гибель была результатом измены. После войны корабль был поднят.

Далее в ночь с 11 на 12 декабря 1916 г. старый линейный корабль *Реджина Маргерита* (*Regina Margerita*) в штормовую погоду наткнулся на итальянскую мину у входа в Отранто и затонул, причем из личного состава в 945 чел. погибло 675 чел.

В ночь с 22 на 23 декабря 1916 г. 3 сильных австрийских эскадренных миноносца из Каттаро внезапно напали на дрифтеры барража. К дрифтерам подошли 6 французских эскадренных миноносцев и отогнали австрийцев, прежде чем они успели что-либо сделать; австрийцам удалось уйти.

1916 г. был свидетелем большого развития итальянской авиации в Адриатическом море; она завоевала теперь превосходство в воздухе над австрийцами; одновременно появление во флоте быстроходных моторных катеров, легко вооруженных и иногда несущих торпеды, дало итальянскому флоту возможность угрожать Поле и Триесту. Эти маленькие корабли использовались с удивительной смелостью и инициативой. В ночь с 1 на 2 ноября итальянские торпедные катера проникли в Фазанский канал (Fasana Channel) у Полы, где обычно стояли большие австрийские корабли, и хотя их торпеды были задержаны сетями, защищавшими австрийские линейные корабли, этот отважный рейд причинил противнику много беспокойства.

Быстрое развертывание Германией подводной войны в начале 1917 г. привело австрийское морское командование к решению напасть на барраж у Отранто. 14 мая кап. Хорти с тремя 26-узловыми легкими крейсерами *Новара, Саида* (*Saida*) и *Гельголанд,* 2 эскадренными миноносцами и несколькими мелкими судами вышел из Каттаро, где стояли наготове для оказания поддержки старые броненосные корабли *Санкт Георг* и *Будапешт* (*Budapest*). Эскадренные миноносцы Хорти встретили у Валоны караван итальянских судов, шедший из Бриндизи в Валону в сопровождении старого миноносца *Бореа,* и напали на него; в самом начале боя *Бореа* получил попадание в котел и погиб. Кроме того австрийцы потопили один из пароходов каравана. Тревожные сигналы заставили союзные легкие корабли выйти к месту боя, но тем временем Хорти со своими 3 крейсерами проскользнул незамеченным на юг в Отрантский пролив и напал на дрифтеры, которые не могли, конечно, оказать сопротивления крейсерам, хотя некоторые и открыли огонь из своих маленьких орудий.

Крейсера потопили 14 дрифтеров; 5 английских рыбаков было убито и 72 взято австрийцами в плен.

На обратном пути Хорти был атакован силами союзников, в состав которых входили британские крейсера *Дартмут* и *Бристол*, но ушел от них, а союзников постигли новые неудачи. Французский эскадренный миноносец *Бутфе* (*Boutefeu*), вышедший из Бриндизи вместе с *Бристолем*, наткнулся на мину и затонул, а *Дартмут* получил попадание торпедой с подводной лодки *UC-25* [1], потерял 8 чел. убитыми и 7 чел. ранеными, но добрался до порта. От его огня *Новара* потеряла 12 чел. убитыми и 25 чел. ранеными (среди последних Хорти). Эта стычка второй раз подтвердила, что *Бристол* далеко не обладает своей номинальной скоростью; в первый раз это обнаружилось в августе 1914 г., когда он преследовал *Карльсруэ*. Его действительный ход не превышал 23 узл., в то время как *Дартмут* делал 25, а *Новара* 27 узл. [2]. Дрифтеры не получали достаточной поддержки, и после этого случая все усилия были приложены к тому, чтобы обеспечить их лучшей и более быстрой помощью; но беда была в том, что Италия имела мало быстроходных и достаточно сильных эскадренных миноносцев, которые могли бы действовать против австрийских эскадренных миноносцев типа *Татра* (*Tatra*) (800 *т*, 32 узла, два 100-*мм* орудия). Чтобы увеличить скорость британских и итальянских легких крейсеров и других быстроходных кораблей, было решено чаще чистить их подводную часть в доке и уменьшить их водоизмещение, сняв с них лишний груз. Эти меры привели к тому, что впоследствии они смогли догонять австрийские быстроходные корабли. 24 мая маленький германский подводный заградитель *UC-24* был потоплен французской подводной лодкой *Сирсэ* у Каттаро (торпедой). В июле дозор дрифтеров был возобновлен, но перенесен еще дальше к югу, где он находился в большей безопасности.

В мае 1917 г. в верхнюю Адриатику были направлены 2 британских монитора—*Эрл-ов-Питерборо* (*Earl of Peterborough*) и *Дженерел Пиктон* (*General Picton*), вооруженный каждый двумя 305-*мм* орудиями, для поддержки правого фланга итальянской армии в операциях на Карсо. Вместе с ними действовали итальянские плавучие батареи (floating batteries) *Фаа-ди-Бруно* и *Каппеллини* (большие баржи, вооруженные двумя 381-*мм* орудиями каждая, передвигавшиеся с помощью собственных двигателей) и меньшие плавучие батареи *Монфальконе* (*Monfalcone*), *Карсо* (*Carso*), *Кукко* (*Cucco*) и *Водиче* (*Vodice*) (каждая — по одному 305-*мм* орудию). Эти корабли обстреливали австрийские прибрежные укрепления у Хермады (Hermada) с 18 до 24 августа.

8 октября 1917 г. малый австрийский миноносец *№-11* был сдан итальянцам его командой.

При отступлении итальянской армии после поражения у Капоретто (Caporetto) британские мониторы и итальянские плавучие батареи прикрывали итальянский фланг. 16 ноября их действия вызвали выход австрийских кораблей береговой обороны *Вин* (*Wien*) и *Будапешт* в сопровождении 2 легких крейсеров, 10 эскадренных миноносцев и большого числа самолетов. Они были отбиты огнем береговой артиллерии и итальянскими моторными катерами, которые дерзко атаковали их торпедами. *Вин* получил 7 попаданий, *Будапешт* — 1. 29 ноября

[1] Кап. Станкович говорит, что это была *U-89*.
[2] Томази, стр. 150.

Пиктон 5 выстрелами с предельной дистанции разрушил 3 моста на р. Нижняя Пиаве (Piave). 9 декабря 2 итальянских торпедных катера *M.A.S.-9*[1] и *M.A.S.-13* под командой лейтенанта Риццо пробрались к месту якорной стоянки кораблей у Триеста, где в это время стоял *Вин*, перерезали тросы, преграждавшие проход к месту якорной стоянки, и 10 декабря в 1 ч. 50 м. пустили 4 торпеды в *Вин* и *Будапешт*. В *Вин* торпеда попала в середину корабля, он быстро затонул, потеряв из своей команды 46 чел. погибшими и 17 чел. ранеными. *Будапешт* остался невредим.

После этого отважного дела оба катера ушли без повреждений. Это были крошечные суденышки водоизмещением 18 *т*, со скоростью хода 35 узл., вооруженные двумя 45-*см* торпедными аппаратами. Потеря *Вин* была тяжелым ударом, хотя это и был корабль устаревшего типа.

19 декабря *Будапешт* вышел из Триеста в сопровождении небольшого броненосца *Арпад (Arpad)* и многочисленных мелких судов с целью атаковать правый фланг итальянских войск. Они вернулись, как кажется,— потому, что было получено донесение о готовящемся новом налете на них итальянских торпедных катеров. Эти маленькие корабли уже начали оказывать сильное моральное давление на австрийское командование.

В сентябре 1917 г. в Лондоне состоялась морская конференция союзных держав, обсудившая наилучшие меры борьбы в Адриатическом море. Британское Адмиралтейство настаивало на необходимости держать поддержку для дрифтеров, находившихся у барража, в составе не менее 6 мощных эскадренных миноносцев. Но союзникам было трудно выделить такое число миноносцев, хотя англичане обещали из 6 необходимых дать 3, что потребовало бы значительного увеличения британских торпедных сил в Адриатическом море. Конференция обсуждала также наступательные операции на Далматинском побережьи и высказывалась за захват острова Курцола (Curzola). Но для такого предприятия Италии нехватало тоннажа, а кроме того опыт занятия Пелагозы был неблагоприятен.

В ноябре ряд жестоких штормов почти совершенно разрушил барраж[2], и союзники решили, что его конструкция непригодна для зимних условий в Адриатическом море.

1 февраля 1918 г. в Каттаро несколько кораблей австрийского флота восстало и подняло красный флаг. Однако сухопутные войска оставались верными правительству, и одна из батарей открыла с берега огонь по *Эрцгерцогу Рудольфу*, который пытался переменить место якорной стоянки. На нем был убит возглавлявший восстание унтерофицер. К ночи 3 февраля восстание было подавлено. Трем из его зачинщиков удалось улететь на гидросамолете в Италию, а 300 чел. были арестованы и преданы полевому суду, который, однако, не проявил к ним большой суровости. Весь австрийский флот был в состоянии брожения[3].

---

[1] *M. A. S.* — сокращение от „Motobarche Anti-Sommergibili", что значит „Противолодочные моторные катера". — *Н. Н.*

[2] Томази, стр. 164. См. карту 23.

[3] Восстание в Каттаро по числу охваченных им кораблей и команд могло вылиться в крупное революционное движение. Восставшие, предъявив ряд важнейших политических и экономических требований (немедленное заключение мира на основе лозунгов, провозглашенных русской революцией—„без аннексий и контрибуций", самоопределение народов, замена постоянной армии добровольной милицией, демократизация госу-

Главными событиями 1918 г., кроме восстания и обычных стычек между эскадренными миноносцами, моторными катерами и подводными лодками, были отважные атаки итальянских моторных катеров на австрийские корабли, закончившиеся неожиданно крупным успехом. Эти катера были почти невидимы и — снабженные электромоторами — бесшумны. Правда, их можно было применять только в закрытых водах в спокойную погоду, но здесь под умелым и отважным руководством они показали себя грозным противником. В ночь с 8 на 9 февраля 1918 г. 3 таких катера с электромоторами пробрались в порт Буккари (Buccari), выпустили по австрийским кораблям 6 торпед, а затем благополучно скрылись. Из пущенных ими торпед взорвалась только одна, и та не причинила больших повреждений, но их подвиг вызвал большую тревогу в австрийском флоте.

Для следующей такой операции итальянцы построили 4 маленьких катера необычного образца, которые можно назвать морскими танками. Они были снабжены приспособлениями для перелезания через препятствия вроде канатов и бонов и имели устройство для пуска торпед. Один из таких катеров, *Грилло* (*Grillo*), с 3 добровольцами под командой командира Пеллегрини в ночь с 13 на 14 мая пытался проникнуть в гавань Пола, но был задержан препятствиями и обнаружен. По нему был открыт жестокий огонь, скрыться было невозможно, и он был затоплен своим личным составом, который затем сдался.

В ночь с 22 на 23 апреля 5 австрийских эскадренных миноносцев из Каттаро пытались напасть на дрифтеры, но были сами атакованы 6 сильными эскадренными миноносцами союзников (5 британских и 1 французский) и отошли, причинив незначительные повреждения британским миноносцам. В мае были наконец приняты меры для значительного усиления барража. 40 британских эскадренных миноносцев (включая 6 австралийских), 12 французских и все находившиеся в строю итальянские были организованы таким образом, что обеспечивали непрерывное днем и ночью патрулирование 6—10 единиц значительно впереди барража. 35 траулеров, снабженных гидрофонами, стояли севернее заграждения и 4 — южнее. Далее к югу постоянно находились в дозоре от 12 до 16 американских истребителей подводных лодок (submarine chasers). У Отранто стояло заграждение из мин, поставленных на 60-футовой глубине и таким образом опасных только для подводных лодок, прорывавшихся в погруженном состоянии. Подвижные сети с минами тянулись к востоку от Отранто до острова Фано (Fano), а отсюда до Корфу стояли неподвижные сети. Условия работы германских подводных лодок сильно усложнились, и число случаев нападения на них увеличилось. В апреле были атакованы 5 германских подводных

дарственного управления и пр.), имели на то значительные шансы. Однако, возникнув обособленно, вне связи с широкими массами пролетариата и крестьянства, без тесного взаимодействия с армией, а главное—без организованного руководства со стороны партии революционного пролетариата, восстание было обречено на неудачу и, в результате политических и тактических ошибок центрального революционного матросского комитета, было подавлено. 4 матроса были расстреляны и около 600 заключено в тюрьмы, где ожидали дальнейших репрессий, которых классовому суду не удалось осуществить вовсе не потому, что он не считал нужным проявить к заключенным „большой суровости", как пишет Вильсон, а потому, что судебный процесс не успел развернуться ко времени крушения самой габсбургской монархии.—*Н. Н.*

лодок, в мае — 8. Одна из них — *UB-52* — была потоплена британской подводной лодкой *H-4*.

Германское Адмиралтейство побуждало австрийское командование атаковать барраж большими силами, что облегчило бы работу германских подводных лодок. В июне 1918 г. адм. Хорти, который теперь командовал австрийским флотом, решил предпринять для этой цели большую операцию. В Каттаро было сосредоточено 4 легких крейсера типа *Новара* и 8 лучших эскадренных миноносцев типа *Татра*, 12 австрийских подводных лодок были расставлены в море, в пунктах наиболее вероятного появления больших кораблей противника. 3 небольшие линейные корабля типа *Эрцгерцог* были расположены в линию с севера на юг, примерно на широте Дураццо, и наконец 4 дредноута пошли попарно небольшим ходом из Пола в Каттаро в сопровождении миноносцев и самолетов. Первая пара вышла из Пола 8 июня, вторые два — *Сент Истван* и *Тегетгоф* — 9 июня, имея завесу из 6 небольших эскадренных миноносцев [1].

Случилось так, что в этот же вечер командер Риццо (произведенный в этот чин за потопление *Вин*) находился в дозоре в верхней Адриатике с двумя 20-узловыми торпедными катерами (*M.A.S.-15* и *M.A.S-21*) Дозор не видел ничего подозрительного до 3 ч. 15 м. утра 10 июня, когда на ярко освещенном луной северном горизонте у Премуды открылись столбы дыма. Вскоре Риццо определил, что это — дымы 2 больших линейных кораблей. Уменьшив ход, чтобы ослабить шум работы моторов и не поднимать бурунов, он подошел к австрийским кораблям спереди и незаметно пробрался между 2 эскадренными миноносцами, шедшими с левого борта *Сент Иствана*. Затем он увеличил скорость и, подойдя к линейному кораблю на $1^1/_2$ каб. (280 *м*), выпустил в него 2 торпеды, которые в 3 ч. 25 м. обе попали в середину корабля. Торпеды, пущенные другим катером по *Тегетгофу*, пошли неправильно и в него не попали. Совершив этот блестящий подвиг, оба катера благополучно скрылись. Погнавшийся за ними эскадренный миноносец *Велебит* Риццо остановил, бросая перед ним глубинные бомбы.

Сент Истван продержался на плаву до 6 час., после чего затонул. Из его команды 89 чел. погибло и 20 чел. было ранено. За время войны это был единственный дредноут, погибший от торпед, и своей гибелью он был обязан тому, что австрийские линейные корабли не имели такой сильной подводной защиты, как германские и британские. Гибель *Сент Иствана* вызвала в австрийских сферах предположение что план нападения на барраж стал известен противнику, и операция была немедленно отставлена. Таким образом этот блестящий успех, наибольший, который имели союзники в Адриатическом море, и вообще один из самых важных за всю войну, дал немедленный стратегический результат. Это было проявление новой опасности для больших кораблей со стороны ничтожных и дешевых моторных катеров.

С целью поддержки сухопутной операции союзных армий ген. Франше-д'Эсперэ в Македонии, 2 октября союзные морские силы, состоявшие из 3 итальянских броненосных крейсеров типа *Пиза*, британских легких крейсеров *Лоустофт*, *Дартмут* и *Уэймаут*, нескольких миноносцев и самолетов, обстреляли Дураццо и потопили стоявший в порту австрий-

---

[1] *Томази*, стр. 186 и т. д.

ский миноносец[1]. Подводная лодка *U-31* атаковала *Уэймаут* и попала в него торпедой, но крейсер отделался потерей руля. Бомбардировка не отозвалась на ценности порта как австрийской морской базы. Но вскоре энергичное наступление союзников на суше вынудило австрийцев очистить Албанию; за этим последовало общее восстание во всем австрийском флоте, передавшемся Югославии. Но прежде чем это обстоятельство стало известно союзникам, лейт. Паулуччи на маленьком катере, несшем 2 мины с часовым механизмом, проник в гавань Пола и в ночь с 1 на 2 ноября 1918 г. прикрепил одну из них к корпусу дредноута *Вирибус Унитис*, взорвал ее и потопил этот корабль. Команда катера состояла всего из 2 чел., которые сдались в плен, предварительно уничтожив свой маленький корабль. Это была последняя операция в Адриатическом море.

После эвакуации Галлиполи морские операции в Средиземном море свелись почти исключительно к охране морской торговли союзников против все возраставшей активности германских подводных лодок. Союзники несли тяжелые потери, так как условия Средиземного моря были исключительно благоприятны для ведения подводной войны. Британский флот потерял старый линейный корабль *Рэссел* (*Russel*), погибший у острова Мальты на мине, поставленной 27 апреля 1916 г. новой большой германской подводной лодкой *U-73*, и много более мелких кораблей.

Франция потеряла старый крейсер *Амираль Шарне* (*Amiral Charner*), потопленный подводной лодкой 8 февраля 1916 г. у берегов Сирии со всем личным составом (из 500 чел. спасся только 1 чел.) и *Шаторено* (*Châteaurenault*), потопленный 17 декабря 1917 г. между Таранто и Корфу подводной лодкой *UC-38*, которая при этом сама была уничтожена. На французском крейсере погибло 10 чел. 27 декабря 1916 г. жертвой подводной лодки стал старый французский линейный корабль *Голуа*, он оставался на плаву довольно долгое время, так что вся команда была снята за исключением 4 чел., убитых при взрыве. 19 марта 1917 г. большой французский линейный корабль *Дантон* по пути из Тулона на Корфу получил 2 торпедных попадания—под баком и в носовое машинное отделение—и затонул с 300 чел. Силы, которыми располагали союзники для охраны своего торгового мореплавания в Средиземном море, были недостаточны ввиду обширности охранявшихся районов и искусства командиров германских подводных лодок, действовавших в этих водах. Перед союзниками все время стояла угроза выхода из Дарданелл *Гебена* и *Бреслау* в сочетании с действиями 4 австрийских дредноутов, но, к счастью для союзников, стратегия центральных держав не была предприимчивой. Уже тот факт, что в Средиземном море действовали совместно флоты трех разных держав, давал немцам громадные преимущества, которыми германский штаб не сумел воспользоваться. В апреле 1917 г. в Средиземное море прибыл японский крейсер *Акаси* (*Akashi*) с 3 дивизионами эскадренных миноносцев. В конце 1917 г. начали прибывать корабли США, а в 1918 г. прибыла и стала базироваться на Корфу эскадра из 36 моторных катеров-истребителей подводных лодок под командой кап. Нельсона, которая причинила немало хлопот германским и австрийским подводным лодкам.

---

[1] Симс, стр. 202—203; Манфрони, стр. 322.

Кроме постоянной борьбы между мелкими кораблями и неприятельскими подводными лодками, в Средиземном море имели место после окончания Дарданельской операции три крупных события.

Первое — морская демонстрация союзников у Афин, имевшая целью принудить короля Константина принять ультиматум, требовавший от него сдачи его полевой артиллерии. 1 декабря 1916 г. сильная союзная эскадра под командой французского адмирала дю Фурнэ высадила 2 500 чел.[1]. Они заняли в Афинах несколько важных пунктов, но были атакованы греками, и после нескольких стычек линейному кораблю *Мирабо* было приказано открыть огонь.

Несколько снарядов было направлено по предместью города и по дворцу, после чего адм. дю Фурнэ согласился на предложение короля сдать 6 горных батарей и прекратил военные действия. В этом деле союзники потеряли 60 чел. убитыми и 167 чел. ранеными, а греки—30 чел. убитыми и 55 чел. ранеными. Дю Фурнэ жестоко критиковали за то, что он, начав стрелять, не подверг бомбардировке Афины. Но он, как кажется, проявил справедливость и человечность. Если бы он разрушил греческую столицу, его действия было бы трудно оправдать. Союзники не совсем хорошо обошлись с греческим правительством в этом некрасивом деле.

Вторым событием была борьба у берегов Палестины и Египта в 1916 и 1917 гг. Небольшой мелкосидящий монитор, стрелявший из Тинехского залива (Tineh Bay), — у северной оконечности Суэцкого канала, — оказал большую поддержку сухопутным войскам при отражении второй попытки турок вторгнуться в Египет в 1916 г. С началом британского наступления на Газу 2 британских монитора и французский корабль береговой обороны *Рекен* начали 18 апреля 1917 г. обстрел турецких позиций. Для прикрытия левого фланга ген. Алленби, наступавшего на Иерусалим, был собран большой отряд кораблей. В состав его входили: *Рекен,* 3 старых французских эскадренных миноносца, старый крейсер *Графтон* (*Grafton*), мониторы *М-15* (одно 235-*мм* орудие), *М-29*, *М-31* и *М-32* (по два 152-*мм* орудия), 2 мелкосидящие речные канонерские лодки—*Лэдибёрд* (*Ladybird*) и *Эфис* (*Aphis*) (по два 152-*мм* орудия) и 2 современных эскадренных миноносца—*Стаунч* (*Staunch*) и *Комет* (*Comet*).

В конце октября и начале ноября эти корабли непрерывно обстреливали турецкие укрепления у Газы, но и сами не избегли потерь. 1 ноября снарядом, попавшим в *Рекен* (*Requin*), было убито 9 чел. и ранено 29 чел., а 11 ноября *Стаунч* и *М-15* были потоплены подводными лодками, причем англичане потеряли 33 чел. Во время операции, закончившейся разгромом турецкой армии в Палестине, действовал небольшой флотский отряд. Когда конница Алленби вступила в Бейрут, она была встречена там французской сирийской эскадрой, которая 7 октября установила связь с британской армией.

Третьим событием был выход из Дарданелл *Гебена* и *Бреслау* 20 января 1918 г. Союзники, предусматривая такую возможность, сосредоточили британские силы на острове Мудрос (2 до-дредноута—*Лорд Нельсон* и *Агамемнон,* 6 крейсеров, 12 мониторов и несколько старых эскадренных миноносцев); французские силы в Кефалонии (7 дредноутов) и итальянские—в Бриндизи (5 дредноутов) с тем, чтобы предотвратить возможность соединения германских кораблей с австрийскими. *Гебен*

---

[1] См. Дартиж дю Фурнэ, стр. 210 и т. д.

и *Бреслау* вышли из Дарданелл в 5 час., когда было еще темно, и случилось так, что как раз в эту пору вблизи Дарданелл не было кораблей, которые могли бы задержать их. В дозоре находились британские эскадренные миноносцы *Лизард* (*Lizard*) и *Тайгрес* (*Tigress*), которые быстро были отогнаны мощной артиллерией германских кораблей. Затем *Гебен* и *Бреслау* пошли к Имбросу, где застигли врасплох и уничтожили 2 британских монитора—*Реглен* (*Raglan*) (водоизмещение 150 *т*, два 356-*мм* орудия) и *М-28* (одно 234-*мм* орудие), причем англичане потеряли 133 чел. убитыми и 27 чел. ранеными. Отсюда германские корабли пошли на юг, но в 7 час. *Бреслау* попал на британское минное заграждение, стоявшее к югу от Имброса, и после ряда взрывов затонул[1]. Из его команды англичанами было подобрано 172 чел.

Спустя несколько минут после этой катастрофы *Гебен* повернул назад и, непрерывно бомбардируемый британскими самолетами, коснулся мины и получил значительные повреждения[2]. Однако ему удалось вернуться в Дарданеллы, где он был встречен 4 турецкими миноносцами и несколькими германскими самолетами. У мыса Нагара он приткнулся к отмели и подвергся здесь неоднократным атакам британской авиации и подводных лодок. В этих атаках была потеряна лодка *Е-14* со всем личным составом за исключением 7 чел.[3]. В конце концов *Гебен* был снят и отведен в Константинополь для ремонта. После падения России его пребывание в Черном море было бесцельно, и следовательно неудачу его попытки присоединиться к австрийскому флоту следует считать окончательным поражением *Гебена*.

За отречением короля Константина в июле 1917 г. последовало вступление Греции в войну на стороне союзников и присоединение греческого флота к союзным морским силам. Греческие эскадренные миноносцы были уже захвачены дю Фурнэ в ноябре 1916 г., так как союзники подозревали, что король Константин действует в контакте с немцами, хотя эти подозрения при свете позднейших сведений представляются абсолютно необоснованными.

В октябре 1918 г. к британской эскадре, стоявшей на Мудросе, присоединились линейные корабли *Сьюперб* (*Superb*) и *Темерэр* (*Temeraire*), а 31 октября на *Сьюперб* был поднят флаг в.-адм. Гоф-Калторпа, получившего приказание итти в Черное море. С турками было подписано перемирие, и враждебные действия прекратились в 12 час. этого дня Но только 12 декабря Дарданеллы были очищены для прохода флота

---

[1] *Бреслау* последовательно подорвался на 5 минах, причем первым взрывом было выведено из действия рулевое управление, двумя следующими — затоплены кочегарное и машинное отделения с потерей хода, после чего крейсер нанесло еще на 2 мины.—*Н. Н.*

[2] В эту же операцию *Гебен* подорвался на 3 минах: на первой — при самом выходе из Дарданелл с незначительным результатом, не помешавшим продолжать операцию; на второй — при попытке взять подорвавшийся *Бреслау* на буксир, и на третьей — при возвращении в Дарданеллы. — *Н. Н.*

[3] Подводная лодка *Е-14* подошла к месту аварии *Гебена* на следующий день после его снятия с мели. Будучи обстреляна береговой артиллерией, она сперва получила повреждение, лишившее ее возможности погружаться, а затем при попытке уйти в надводном положении была потоплена огнем с батарей. — *Н. Н.*

28/I. ВЗЯТО В ПЛЕН 9 ЧЕЛ.

Глава 18

Результаты подводной войны. — Ошибки немцев. — Значение подводного флота. — Противолодочные средства — Воздушные атаки на подводные лодки.—Важность морских сообщений.—Блокада Германии.—Изменение методов блокады.—Протесты США.—Конвоирование нейтральных судов.— Связанность морских сил с базами.—Малые моторные корабли.—Радио.— Значение искусства стрельбы. — Калибры. — Башни. — Возгорание зарядов. — Скорость хода. — Мины и параваны.—Штабная работа и реформа британского Адмиралтейства. — Результаты блокады. — Условия перемирия. — Сдача германского флота. — Потопление его в Скапа Флау. — Потери англичан.

К середине 1918 г. британский флот одержал верх над подводными лодками, и хотя охрана транспортов с войсками США и отвлекала на себя значительную часть британских морских сил, — система конвоев дала блестящие результаты. Но потери, понесенные британской нацией, и огромные расходы, на которые ей пришлось пойти для спасения своих союзников (в части гарантирования их заказов в Америке), отразятся еще на нескольких поколениях и являются главной причиной трудностей, которые испытывал народ после выигрыша войны.

Страховка грузов, обходившаяся обычно в мирное время в 2 шиллинга 6 пенсов или в 1/8 процента, выросла до 7 фунтов стерлингов [1] и поднялась бы еще выше, если бы не вмешательство правительства. Фрахты в Атлантическом океане, которые на британских судах также в широких пределах нормировались британским правительством, выросли, приблизительно, в 40 раз. Высшая ставка за провоз тонны угля из Кардифа в Барселону была 22 фунта против нормальных 15 шиллингов, а риса в Англию — 30 фунтов, вместо нормальных 25 шиллингов.

Что подводная лодка не является вполне удовлетворительным средством для борьбы с морской торговлей, представляется доказанным войной [2]. Использование подводной лодки немцами, с полным пренебре-

---

[1] Т. е более чем в 50 раз.— *Н. Н.*

[2] Анализ подводной войны говорит совершенно обратное, но по очевидным причинам Вильсону необходимо ослабить в памяти английского общественного мнения переживания периода подводной блокады. Приведем выдержки из специального исследования „Операции подводных лодок“ А. Александрова, И. Исакова и Б. Белли (изд. Военно-морской академии им. тов. Ворошилова, 1933 г.), где авторы, сопоставляя цифры потерь и пополнения союзного торгового тоннажа, говорят:

„Англия, а за нею и вся Антанта, никогда не были столь близки к поражению, как во времена неограниченной подводной войны, несмотря на создание и применение всех новейших средств и методов борьбы с подводными лодками, особенно до тех пор, пока не подоспела реальная помощь США“. Причины того, что Германии не удалось

жением к безопасности пассажиров и команд атакуемых судов, постепенно заставило выступить против них все нейтральные страны. Если в будущей войне будут соблюдаться правила, принятые Вашингтонской конференцией 1921—1922 г., то подводные лодки смогут вести борьбу против торговли только по правилам крейсерской войны, т. е. атаки торговых судов нельзя будет производить без предупреждения и суда можно будет топить только после того, как все пассажиры и команды будут находиться в безопасности. В 1917—1918 гг. эти два ограничения, которых немцы не соблюдали, сделали бы подводные операции против торговли невыполнимыми. Однако это не вытекает из опыта небольшого числа британских подводных лодок в Балтийском море.

Подводная война имела бы гораздо больше шансов на успех, если бы она сопровождалась энергичными действиями германских надводных кораблей и Флота Открытого моря с целью отвлечь максимум внимания англичан и истреблять траулеры и мелкие суда, которые играли такую большую роль в действиях союзников[1].

Крейсерство *Мёве* показало, что немцы могли более широко использовать надводные крейсера; пара линейных крейсеров, действуя раздельно, была бы в высшей степени опасна и создала бы большую помеху и хотя их было бы трудно снабжать топливом, но возможно, что они сумели бы пополнять запасы топлива со своих призов и с нейтральных судов. Несомненно, что в конце концов они были бы потоплены, но до своего интернирования или гибели они могли бы принести громадный вред. Австрия не имела линейных крейсеров, а выход из Адриатического моря охранялся слишком большими силами союзников, чтобы австрийцы могли поддержать действия подводных лодок в Средиземном море надводными кораблями.

Гебен до 1918 г. был необходим в Черном море против русского флота, а когда он сделал попытку выйти из Дарданелл, он немедленно наткнулся на мину и должен был вернуться.

Против линейных кораблей и линейных крейсеров современных типов подводная лодка во время войны оказалась совершенно бессильной и вредила им только тем, что стесняла их действия, заставляя ходить зигзагами, обязательно с охранением их легкими кораблями, и держа в постоянном нервном напряжении их командный состав и команды[2].

добиться решительных результатов, следует видеть: 1) в недооценке степени возможного напряжения внутренних ресурсов Англии и возможных темпов американской помощи; 2) в упущении времени и потере немцами темпа для подготовки к неограниченной подводной войне, что дало союзникам время подготовить средства и выработать методы борьбы с лодками, обеспечив ее воспроизводством противолодочных средств и торгового тоннажа; 3) в недостаточной исходной численности лодок и интенсивности их воспроизводства в первые годы войны, что не обеспечило к началу неограниченной подводной войны должного их количества; 4) в несоответствии развития тактики и приемов борьбы германских подводных лодок, остававшихся все время на уровне первых лет войны, с методами и приемами противолодочной обороны, быстро эволюционировавшими одновременно с чрезвычайным умножением и усилением противолодочных средств.

Таким образом уже из изложенного выше видно, что утверждение Вильсона вовсе не является „доказанным войной".—*Н. Н.*

[1] Общая численность британского вспомогательного флота (Auxiliary Partrol) возросла с 745 единиц на 31 декабря 1914 г. до 3 714 на 11 ноября 1918 г. Сверх того 1 500 малых судов было предоставлено другими государствами, что довело общую численность вспомогательного флота к концу войны до 5 210 единиц.

[2] Высказывая совершенно необоснованное утверждение о бессилии подводной лодки против современных линейных кораблей и линейных крейсеров, Вильсон не только

Однако к концу войны немцы сконструировали новые торпеды исключительной мощности (которые им не удалось использовать), калибром 60 *см*, со скоростью 25,5 узла на дистанции 82 каб. (15 *км*) и разрывным зарядом весом 250 *кг* при утроенной мощности взрывчатого вещества по сравнению с пироксилином[1]. Остается открытым вопрос, выдержали ли бы такие корабли, как *Куин Элизабет* или *Баден*, попадание такой торпеды в середину корабля; существование торпед такого образца, как говорит Кастекс[2], есть тормоз, удерживающий конструктора от увлечения слишком большими размерами кораблей.

Для оценки действительности различных методов защиты против подводных лодок и приемов борьбы с ними необходимо обратиться к германским авторитетам и сравнить их данные с наблюдениями союзников. В борьбе с подводными лодками после мин наиболее действительным средством были глубинные бомбы, т. е. бомбы, которые автоматически взрывались, достигнув известной глубины. Ввиду недостатка взрывчатых веществ, этих бомб в британском флоте в 1916 г. нехватало, и даже еще в начале 1917 г. на эскадренный миноносец отпускалось лишь по 4 бомбы, из которых 2 с зарядом в 136 *кг* тротила и 2 — с 55 *кг*. Продукция в неделю со 140 штук в июле 1917 г. поднялась до 800 в декабре, и к концу 1917 г. стало возможно отпускать на эскадренный миноносец по 20—30 штук. Глубинные бомбы большого размера могли уничтожить подводную лодку при взрыве на расстоянии не более 14 фут. (4,3 *м*); на расстоянии 28 фут. (8,5 *м*) они могли повредить ее настолько, чтобы заставить всплыть[3]. В 1917 г. было сконструировано и быстро введено на флоте приспособление для бросания глубинных бомб на расстояние 2,5 каб. (450 *м*).

Были сконструированы также специальные мортиры (гаубицы) для метания крупных снарядов с большим разрывным зарядом на еще большие дистанции. Одним из лучших образцов была легкая 280-*мм* мортира, стрелявшая 350-фунтовыми (около 160 *кг*) снарядами на расстояние до 15 каб. ($2^3/_4$ *км*). Глубинные бомбы были, может быть, главным наступательным оружием надводных кораблей против подводных лодок, хотя зачастую эти бомбы рвались без всякого результата или с весьма незначительным.

закрывает глаза на действительность мировой войны, но идет в разрез со взглядами морского командования всех воюющих держав того времени и прежде всего—британского. Приведем выдержку из уже цитированного нами труда „Операции подводных лодок“: „Успехи подводных лодок в ходе войны привели к тому, что оперативные и тактические замыслы командования были скованы постоянной угрозой со стороны подводных лодок и вся боевая деятельность морских сил была стеснена. Опасение встречи с подводной лодкой довлеет над всем, начиная с развертывания, переходов в море, как в смысле выбора генерального курса, так и структуры походных порядков, кончая боевым маневрированием. Доклад Джеллико, представленный в октябре 1914 г. и одобренный Адмиралтейством (... „если бы неприятельский линейный флот повернул бы в сторону, я считал бы подобный маневр за желание увлечь нас на мины и подводные лодки и безусловно отказался бы от преследования неприятеля“ ...); поворот Битти в 10 ч. 45 м. 24 января 1915 г. на 8 румбов в бою на Доггер-банке, отразившийся на ходе всего боя; решение Джеллико после операции немцев 19 августа 1916 г., также одобренное Адмиралтейством; отказ Шмидта от продолжения операции в Рижском заливе в 1915 г.—вот немногие из многочисленных примеров, когда оперативные замыслы и маневрирование в бою связывали не реальные лодки, а призрак лодок“.—*Н. Н.*

[1] Шеер, стр. 341.

[2] Кастекс, стр. 201.

[3] Большие германские подводные крейсера благодаря своей прочности не могли быть выведены из строя глубинной бомбой.

Гидрофоны, т. е. приборы, обнаруживающие подводные лодки по звуку, были впервые испытаны в начале 1915 г., но только к концу 1917 г. они приобрели необходимые качества и начали выпускаться в достаточном количестве [1]. В декабре отряд дрифтеров со сторожевым кораблем типа „Р“ (специальный тип сторожевого корабля, построенный во время войны: 613 *т* водоизмещения, вооруженный одной 102-*мм* и одной 37-*мм* автоматической пушкой), снабженный гидрофонами, преследовал подводную лодку, шедшую в подводном положении, в продолжение 7 часов и по их предположению уничтожил ее. Однако, несмотря на то, что около нее было сброшено несколько глубинных бомб, в действительности ей все-таки удалось уйти. Очень удобным оказался американский гидрофон более простого типа, для пользования которым необходимо было, однако, стопорить машины. О размахе гидрофонной [2] службы можно судить по тому, что к концу войны пользованию гидрофонами обучалось 3 000 чел. офицеров и команды. Вырабатывались и совершенствовались и другие секретные приспособления для обнаружения подводных лодок и определения их местонахождения, и к концу 1918 г. некоторая доля защиты, которую обеспечивала подводной лодке ее невидимость, была у нее отнята.

По германским данным суда-ловушки потопили 12 подводных лодок [3]; было еще несколько сомнительных случаев, но во всяком случае наибольшее вероятное число не превышает 15. К концу войны они стали недействительны и, по данным Михельсена [4], со второй половины 1917 г. совсем перестали причинять потери германскому подводному флоту.

Со значительным успехом применялись против подводных лодок подводные же лодки. Охота на невидимый корабль корабля, который сам плохо видит, была трудной задачей и, казалось, не сулила больших успехов. Но германские авторитеты утверждают, что возможность присутствия подводных лодок союзников вызывала в личном составе германских подводных лодок чувство небезопасности [5] и, принимая во внимание незначительное число занятых этим делом союзных лодок, послед-

---

[1] *Jellicoe*, The Crisis of Naval War (Джеллико, Кризис морской войны), стр. 59.

[2] Шумопеленгаторной.

[3] Суда-ловушки представляли собой специально оборудованные, вооруженные и укомплектованные военной командой торговые суда, предназначенные для уничтожения неприятельских подводных лодок. Представляя своим внешним видом беззащитного „купца“, судно-ловушка, появляясь в районе действий подводных лодок, стремилось привлечь к себе внимание лодки и, инсценируя попытку к бегству, заставить ее на погоне подойти возможно ближе. Если это удавалось, судно-ловушка одновременно с поднятием военного флага открывало по лодке огонь из орудий, а при случае и топило ее торпедой. Если подводная лодка, подозревая маскировку, не подходила на дистанцию, желательную для судна-ловушки, то для того чтобы рассеять подозрение, на мнимом „купце“ специальная партия инсценировала панику (так наз. „паническая“ партия), суматошно спуская на воду шлюпки, для спасения люди бросались в воду, травился пар для имитации попаданий и т. п. Если обманутая этими сценами подводная лодка приближалась, то замаскированные орудия, обслуживаемые комендорами-снайперами, засыпали ее снарядами. Однако вскоре наученные опытом командиры подводных лодок стали действовать с исключительной осторожностью, предпочитая топить все торговые суда, выпуская в них в подводном положении торпеду. Разновидностью „ловушки“ являлось судно, которое вело на буксире свою подводную лодку. При встрече с неприятельской подводною лодкой буксир отдавался и, пока неприятель был занят уничтожением судна, своя лодка, пользуясь этим, атаковывала его с другой стороны в подводном положении.—*Н. Н.*

[4] Михельсен, стр. 79.

[5] Михельсен, стр. 82; Jellicoe, The Crisis of Naval War (Джеллико, Кризис), стр. 98.

ние, может быть, надо считать наиболее действительным средством из всех применявшихся против подводных лодок. Михельсен идет дальше и утверждает, что подводная лодка — не только лучшее средство нападения для слабейшего государства, но и лучшее средство обороны для сильнейшего.

Барражи из сетей и мин, комбинированные в некоторых случаях с бонами из бревен, и чисто минные заграждения были весьма разнообразны по своей действительности против подводных лодок. Первоначальный барраж у Дувра оказался малодействительным, и на нем погибло только 2 подводные лодки. Обширные минные заграждения, поставленные в декабре 1917 г., были уже совершенно иного свойства и по германским данным являлись серьезным препятствием для деятельности подводных лодок, базировавшихся на Зеебрюгге, которые этим ударом были лишены всех преимуществ их географического положения.

Барраж в Северном море, как уже указывалось, не был действителен ввиду особых трудностей. Отрантский барраж был также малодействителен, ввиду больших глубин, и на нем погибла только 1 подводная лодка, хотя возможно, что он помогал заставлять подводные лодки всплывать и таким образом содействовал их уничтожению.

В узкостях самолеты очень беспокоили личный состав подводных лодок противника, но число потопленных ими лодок совершенно ничтожно: по данным союзников — 7, по германским данным — 4. До конца войны только немногие самолеты могли поднимать бомбы, достаточно тяжелые для того, чтобы причинить вред подводной лодке в подводном положении. Многие британские подводные лодки подвергались жестокой бомбардировке с германских самолетов, но возвращались в порт, хотя и объявлялись потопленными. Среди них была, например, *С-25* [1], которая до самого перемирия находилась в строю. Безусловно однако, что при современных огромных бомбах воздушные атаки на подводные лодки станут в будущем гораздо более опасными.

Подводные лодки выявили чрезвычайное значение для снабжения всех воюющих морским путем. Франция и Италия должны были ввозить морем продовольствие, уголь, сталь и взрывчатые вещества, и, если бы подводная блокада имела успех, их войска лишились бы необходимых боевых припасов и их поражение было бы несомненно. Страны, которые в обычных условиях были почти совершенно независимы от ввоза, во время войны, когда их мужское население было занято на фронте и в военной промышленности, были вынуждены сильно увеличить свой ввоз. Поддержание морских сообщений союзников британским флотом и британским торговым тоннажем было поэтому ценнейшим вкладом в дело союзников. Точно так же лишение Германии и ее союзников морских сообщений путем блокады (хотя полностью она и не была осуществлена) было одной из главных причин развала Германии. В ноябре 1918 г. союзники были бы в состоянии продолжать войну без конца, тогда как Германия была в безнадежном экономическом состоянии, несмотря на прекрасную организацию и большие завоевания в России.

В начале войны блокаде Германии препятствовала Лондонская декларация (которую британское правительство опрометчиво приняло, хотя

[1] Neumann, Luftstreitkräfte (Нейман, Военно-воздушные силы), стр. 559.

она так и не была ратифицирована); но очень быстро обнаружился ее вред для интересов союзников, и 7 июля 1917 г. от нее официально отказались. Старые формы блокады требовали присутствия блокирующих крейсеров в виду блокируемого порта (или портов) или, по крайней мере, в непосредственной близости к ним[1]. Но в условиях 1914 г., при наличии мин и подводных лодок, это было неосуществимо, что признавалось и самой мощной из нейтральных стран — США. Временами США выдвигали требования так называемой „свободы морей", т. е. права плавания в море во время войны так же свободно, как и в мирное время[2]. Ответом на это требование лучше всего могло бы служить напоминание о действиях самих США в войну 1861 — 1865 гг. Если бы требование это было признано, морские державы оказались бы в очень невыгодном положении по сравнению с сухопутными. В то же время германскую форму блокады посредством массового разбрасывания мин вне территориальных вод следует признать злоупотреблением, требующим контроля и ограничения.

В мировую войну союзники не держали блокирующих сил вблизи неприятельских берегов, что до 1917 г. давало США основание считать блокаду недостаточно эффективной[2]. Но на деле германские и австрийские сообщения с внешним миром (за исключением Скандинавии и Голландии) были прерваны более основательно, чем морские сообщения в какую-либо из прежних войн. Союзники задерживали товары, относительно которых было известно или подозревалось, что они направляются через голландские, датские или шведские порты в Германию. От нейтральных судов, направлявшихся в страны, связанные удобными сухопутными и морскими сообщениями с Германией, союзники требовали захода в британские порты—Керкуол (Kirkwoll) на севере и Даунс (Downs) на юге — для осмотра, потому что подробный осмотр в море был неосуществим ввиду подводной угрозы.

Дальнейшим нововведением в приемы блокады была система „контингентов" для нейтральных стран, т. е. разрешение им ввозить только нормальные количества продовольствия и прочих предметов потребления. Это нормирование подкреплялось „черным списком" нейтральных фирм[3], которые вели дела с немцами, и отказом в отпуске угля со станций союзников нейтральным судам, не соблюдавшим указаний о нормировании. В те времена Великобритания владела монополией снабжения углем, а жидкое топливо еще не было сильно распространено. Однако даже и при системе нормирования из нейтральных стран, сопредельных с Германией, вывозились огромные количества продовольствия.

Правительство США энергично восставало против всех этих новшеств, и порой дело доходило до того, что пахло войной США против Антанты. Оно возражало также против избирательного характера блокады, усматривая

---

[1] Вильсон имеет в виду существовавшее в буржуазном международном праве в довоенное время юридическое требование „действительности (эффективности)" блокады, формулированное в ст. 2 Лондонской декларации о праве морской войны от 26 февраля 1909 г. следующим образом: „Ст. 2. В согласии с Парижской декларацией 1856 г., блокада, чтобы быть обязательной, должна быть действительной, т. е. поддерживаться силой, достаточной для фактического воспрепятствования доступу к неприятельскому побережью".—*Прим. ред.*

[2] Гарнер—известный американский юрист—резко критикует это требование (т. II, стр. 457—459).

[3] Такой „черный список" имели США во время американской гражданской войны.

его в том, что балтийские порты Германии не были заперты и свободно сообщались со Швецией за исключением периодов, когда британские подводные лодки оперировали против торговли.

Средствами экономического воздействия, которыми располагала Великобритания, будучи в состоянии отрезать Скандинавию от угля, могла бы быть осуществлена более полная и суровая блокада. Но этот способ воздействия не применялся в течение первых $2^1/_2$ лет войны, т. е. до вступления в войну США.

Адм. Консет (британский морской атташе в Швеции во время войны) в своей известной книге „Триумф невооруженных сил" доказывает, что британская торговля „с нейтральными соседями Германии... подрывала мощь нашего флота, поддерживала врагов и едва не привела к нашему поражению"; он считает, что если бы система экономического воздействия, которой располагала Великобритания, была приведена в действие, то война кончилась бы много раньше ноября 1918 г.

Защитники британского правительства утверждали, что торговля со скандинавскими странами была допущена только для того, чтобы получать в обмен материалы, необходимые для военной промышленности, напр.: шведскую железную руду, нужда в которой заставляла союзников относиться к Швеции с особой осторожностью. Но факты все же говорят о том, что британское правительство было излишне осторожно в применении блокады, даже пренебрегало ею и не сумело во-время распознать, каким грозным экономическим оружием оно обладало. Поэтому только со вступлением в войну США блокада стала действительно полной, благодаря запрещению правительством США вывоза с его территории всех товаров, которые могли бы попасть в Германию. Нейтральные получали лицензии на вывоз, но только в тех случаях, когда была гарантия, что вывезенные товары не попадут в Германию.

В 1918 г. существенный вопрос в связи с правом осмотра подняло голландское правительство, которое объявило о своем намерении послать караван в сопровождении охраны голландских военных кораблей из Голландии в Голландскую Ост-Индию. Британское правительство возразило на это, что оно не признает за Голландией права на конвой (т. е. на освобождение конвоируемых судов от досмотра кораблями воюющих); в конце концов было достигнуто соглашение, по которому итти под охраной подобным образом могли только голландские должностные лица и правительственные грузы, но не гражданские пассажиры, почта, частная корреспонденция или посылки.

Война 1914 — 1918 гг. была первая, в которой широко применялась авиация, но она кончилась раньше, чем воздушные силы начали действовать в тесной связи с флотом на море. В Ютландском бою не было ни самолетов-торпедоносцев, ни тяжелых бомбардировщиков, но в будущем эти боевые средства окажут значительное влияние на морские операции в пределах досягаемости от баз сражающихся.

Развитие торпеды, мины и подводной лодки заставило союзников мобилизовать огромные флотилии мелких судов, которые можно было содержать в исправности лишь вблизи больших промышленных центров. Без британского железа, стали и машиностроения Гранд-Флит быстро утратил бы свою боеспособность, и это было одним из аргументов против серьезных попыток прорваться в Балтийское море. Таким образом война на море на большом расстоянии от промышленных центров

сделалась исключительно трудной, и надводные силы оказались более связанными с базами, чем когда-либо с тех пор, как весла были заменены парусами.

Было доказано значение господства на поверхности моря, но союзникам так и не удалось воспрепятствовать выходу неприятельских подводных лодок в море.

Война против торговли в том виде, как ее вела Германия, потерпела неудачу. Подводная лодка не отменила линейного корабля, и единственным дредноутом, погибшим во время войны от торпеды, был австрийский *Сент Истван*, потопленный маленьким моторным катером водоизмещением в 50 *т*. Разрушительная сила таких незначительных кораблей, как торпедные катера, была одной из неожиданностей, принесенных войной, но необходимо отметить, что это — суда, могущие оперировать из-за своих размеров и хрупкости только в хорошую погоду. Тем не менее они стали грозным оружием в тесных водах и могут легко и быстро строиться и снаряжаться страной с развитой автомобильной и моторостроительной промышленностью. В Великобритании в 1917 и 1918 гг. разрабатывалось немало планов использования таких катеров против Флота Открытого моря, но они не были приведены в исполнение из-за опасения британского Адмиралтейства, что германский флот немедленно ответит постройкой таких катеров в широком масштабе и использует их у Фламандского побережья.

Важность сохранения тайны и опасность раскрытия передвижений неосторожным использованием радиотелеграфа являются также важнейшими уроками войны. Британский штаб в этом отношении был далеко впереди германского и выказал предусмотрительность, энергию и изобретательность, заслуживающие высшей похвалы. Он был гибок и быстро и полно использовал как радиопеленгование, так и захваченные на *Магдебурге* коды. Британская интеллидженс сервис (разведывательная служба) (под руководством Реджинальда Хол) показала образец отличной работы. Казалось, что она читает мысли германского командования и предвидит передвижения германского флота. Было очень мало случаев, когда она во-время не предупредила о его предприятиях. Однако один авторитетный моряк (кап. Дьюар) поднял вопрос о том, не отзывалось ли это превосходство британской разведывательной службы на энергии британского командования, поощряя его держаться тактики немедленного реагирования на предприятия германского флота вместо того, чтобы заставлять немцев приспособляться и реагировать на действия британского флота.

Опыт действий как в Северном море, так и в Адриатическом море показал, как трудно в современных условиях даже сильнейшему флоту оперировать против неприятельского побережья или против флота, укрывающегося в укрепленных базах за минными заграждениями.

Захват малых островов—Гельголанда в Северном море и Курзола в Адриатическом, предполагавшийся союзниками, потребовал бы большого расхода сил без гарантии соответствующих результатов. Предостережением в этом отношении может служить мелкая операция захвата острова Пелагоза: итальянцы убедились в том, что лучше отказаться от острова, чем выделять для него орудия и людей, которые могут быть лучше использованы на сухопутном фронте. Такие малые операции резко противоречат принципу экономии сил; единственная их положительная сто-

рона заключается в том, что в случае успеха они повышают моральное состояние в своих рядах и понижают его у противника.

Полная бездеятельность оказывает губительное влияние на бойцов; в этом могли убедиться как командование Флота Открытого моря к концу войны, так и командиры австрийских линейных кораблей в 1918 г.

Весь тактический опыт войны подчеркивает огромное, поистине исключительное значение искусства стрельбы. Скорость и меткость огня— основа победы. Никакой метод управления огнем не может считаться удовлетворительным, если он не допускает высокой скорости стрельбы. Трудно предположить, чтобы во всех артиллерийских боях между британскими и германскими кораблями условия освещения были благоприятные для последних: более правильным будет признать, что немцы умели быстрее пристреливаться и быстрее попадать в цель. Почти во всех столкновениях они первыми добивались попаданий и при этом в жизненные части корабля, являвшегося целью. Так было даже в бою *Эмдена* с *Сидни,* когда, прежде чем последний попал в противника, второй залп *Эмдена* снес у него передний дальномерный пост. Подобным же образом система управления огнем на злополучном *Гуд Хоупе* была, вероятно, выведена из действия прежде, чем он успел попасть хотя бы одним снарядом.

Что касается калибра орудий, то опыт как боя на Доггер-банке, так и Ютландского боя позволяет думать, что огонь многочисленных орудий меньшего калибра действительнее более редкого огня меньшего числа более крупных орудий. Однако опыт войны не позволяет прийти к окончательному заключению по этому вопросу: многие германские офицеры сожалели об отсутствии у них 381-*мм* орудий в этих двух боях. Но остается фактом, что в Ютландском бою 5 германских линейных крейсеров в бою против 4 британских линейных кораблей, вооруженных 381-*мм* орудиями, и 6 линейных крейсеров с 343-мм и 305-*мм* орудиями, причинили своими 280-*мм* и 305-*мм* орудиями гораздо больше потерь, чем понесли сами. Что освещение и атмосферные условия им благоприятствовали—это несомненно; это и есть неизвестный фактор задачи. Известно, что после войны *Баден* был удивительно скоро расстрелян британскими линейными кораблями во время учебной стрельбы при благоприятном освещении.

Против современных эскадренных миноносцев достаточно действительными оказались только орудия калибра не менее 140—150 *мм.*

Очень важно тренировать соединения в стрельбе на больших ходах и при неблагоприятных условиях погоды и освещения, чтобы надлежащим образом подготовить их к бою. Понятна неохота, с которой идут на подобного рода тренировку: она не обеспечивает получение пользы первенства артиллеристам и кораблям, которые являются лучшими при стрельбе в нормальных условиях. Но значение полученного при этом опыта было бы неоценимым. Кажется неудивительным, что—при огромной затрате денег на корабли и орудия—время, в течение которого на отдельном корабле артиллерия в мирное время стреляет в условиях, приближающихся к боевым, не превышает в среднем 5 минут в год. „Практика дает совершенство“,—говорит старая пословица; и Ютландский бой показал, что британский флот не имел достаточной артиллерийской практики, или что практика его не была должным образом направлена.

Дальнобойность артиллерии—теоретически важный фактор. Германские орудия меньших калибров, чем британские, достигали одинаковых с последними дальностей благодаря большим углам возвышения, допускавшихся их установками. В этом отношении особенно выделились 105-*мм* орудия на германских легких крейсерах по сравнению со старыми британскими 152-*мм*, которыми было вооружено столько британских крейсеров. 280-*мм* орудия *Фон-дер-Танна* стреляли на 112 каб. ($20^1/_2$ *км*), что для Северного моря является, примерно, пределом действительной видимости в бою, но позднейшие образцы 381-*мм* орудий имели в обоих флотах дальность 200 каб. (ок. 47 *км*) и больше. По словам Четфилда [1] „в 90 случаях из 100 дистанция боя определяется состоянием погоды". Но такие операции, как бомбардировка с дальних дистанций, требуют от орудий соответствующей дальнобойности.

Необходимость хорошего бронирования кораблей, предназначенных для „боевой линии", вполне подтвердилась. Орудийные щиты оказались неудовлетворительными: они не обеспечивали надежной защиты против осколков фугасных снарядов, и потери среди укрывавшихся за ними орудийных расчетов были часто велики. Если возможно и если позволяет вес, вспомогательная артиллерия должна стоять в башнях или казематах. Башни крупных калибров должны быть хорошо защищены толстой броней и с бортов и сверху. Обращает на себя внимание частота попаданий в башни даже на очень больших дистанциях и вред тесного расположения башен (как на *Зейдлице* и *Блюхере*), так как одно попадание может вывести из действия сразу две башни. Опыт боев говорит в пользу установки башен через более значительные промежутки; опыт войны определенно против многоорудийных башен, как например четырехорудийных, предполагавшихся перед войной проектом французских линейных кораблей типа *Норманди* (*Normandie*).

Против этого возражают, что сосредоточение орудий дает возможность лучше их защитить ввиду меньшей площади, подлежащей забронированию. Но, даже если броня не будет пробита, попадание залпа 381-*мм* или 406-*мм* снарядов производит такие сотрясения, что может вывести из действия механизмы заряжания, чем понизит скорость стрельбы до недопустимо низких пределов.

Общее мнение участников войны на больших кораблях сводится к тому, что для кораблей боевой линии нужна толстая броневая защита жизненных частей и тяжелых орудий и толстая броневая палуба над погребами для противодействия снарядам, падающим под большим углом, и авиабомбам.

Следующий довод против многоорудийных башен заключается в том, что в них снижается скорость стрельбы. Скорость заряжания 381-*мм* орудия на учениях во время войны достигала в 2-орудийных башнях трех заряжаний в минуту [2], что позволяло рассчитывать на поддержание в бою наибольшей скорости стрельбы—около одного залпа (из одного орудия в башне) в 30 секунд, принимая в расчет практические трудности. При 3 орудиях в башне вряд ли можно будет достигнуть скорости стрельбы больше, чем 1 выстрел из одного орудия в башне в 30 секунд, т. е. 3 орудия за данный промежуток времени выпустят снарядов не

[1] Командир линейного крейсера *Ляйон*.—*Прим. перев.*

[2] Автор видел в 1916 г., как в одной из башен *Ривенджа* эти орудия заряжались 3 раза в минуту.

больше, чем 2 орудия. 2- или 3-орудийные залпы из башни влекут за собой слишком большое напряжение людей и материальной части, которого опыт войны учит избегать. В артиллерийских кругах сложилось мнение, что в боевых условиях в залпе должно быть не меньше 4 снарядов, почему линейные крейсера типа *Ринаун* вызывали возражения, так как на них приходится стрелять 3-орудийными залпами.

После гибели стольких британских кораблей как будто невозможно упустить из виду значение надежной защиты огнеприпасов от пламени при взрыве снарядов и от пожаров. Всюду введены автоматические заслонки, отделяющие погреба и заряды в зарядниках; они существовали в других флотах и до войны, но их значение, видимо, ускользнуло от внимания британского штаба. Личный состав нуждается в специальной одежде (или в рукавицах и масках) для предохранения от пламени и искр. Сравнительно незначительная защита такого вида может спасти жизнь, как показал случай во время одного из многочисленных пожаров кордита в Ютландском бою, когда один юнга спасся, бросившись на палубу и укрыв голову матом. Необходимы толстые сапоги ввиду массы острых осколков стали и битого стекла, которыми бывают засыпаны палубы корабля, находящегося под огнем орудий крупных калибров.

Треногие мачты образца, принятого почти на всех больших британских кораблях, оказались весьма ценными и отлично выдерживали попадания снарядов. Их большая жесткость делает их более удобными для расположения постов управления огнем, чем решетчатые мачты американского образца. Треноги во время войны были введены и в германском флоте; они появились на *Блюхере*, *Дерфлингере*[1], *Гинденбурге* и на кораблях типа *Баден*. На больших британских кораблях во время войны сняли высокие стеньги, но эта тенденция наблюдалась еще до войны. Немцы, некоторое время ставившие на своих кораблях сравнительно низкие мачты, на кораблях типа *Баден* вернулись к чрезвычайно высоким стеньгам.

Скорость хода оказалась ценным качеством, хотя Четфилд считает ее гораздо менее важным фактором, чем защита. Британские линейные крейсера в Северном море были несколько быстроходнее германских и поэтому были в состоянии вынуждать последние к бою или уходить, когда последние, как например в Ютландском бою, получали поддержку линейного флота. В Средиземном море преимущество в скорости хода было главной причиной ухода *Гебена* от англичан, имевшего столь крупные и неприятные последствия для союзников. В Фалкландском бою преимущество в скорости позволило Стэрди диктовать условия боя и помешать уходу броненосных крейсеров Шпее. *Карльсруэ* смог уйти от *Бристоля* благодаря своему большому ходу, и это принесло большие потери британской торговле. В Адриатическом море крейсера союзников немного уступали в скорости австрийским и поэтому почти ничего не могли с последними поделать. Наиболее необходима большая скорость легким крейсерам и кораблям, на которые возложена охрана торговли.

---

[1] После Ютландского боя, в котором он имел две низкие мачты обычного германского образца.

Роль мин в начале войны была очень велика, но с введением паравана[1] ценность этого боевого средства значительно понизилась. Были выработаны способы быстрого траления, и едва ли будет преувеличением сказать, что к концу войны минные заграждения представляли собой лишь незначительную угрозу, поскольку дело касалось союзных флотов и эскадр. Как только производство параванов было налажено в широком масштабе, торговые суда также стали снабжаться параванами первых образцов и таким образом получили защиту от мин. Немцы сконструировали параван, значительно уступавший по своей действительности британскому, и, таким образом, к концу войны немцы оставались подверженными опасности от минных заграждений, в то время как англичане были в значительной мере защищены от них.

В течение всей мировой войны, как и в прежних войнах, некоторую роль играл случай, т. е. фактор, не поддающийся точному учету. То обстоятельство, что *Гебен* избежал боя с превосходными силами союзников, объясняется, в значительной мере, случайностями. В самую критическую минуту радиограммы от французского правительства и от британского командующего в Средиземном море не дошли до командующего французским флотом, а из-за ошибки, допущенной в Лондоне, Милн был отозван в то самое время, когда он преследовал германский линейный крейсер. Крейсер *Эмден* однажды спасся от гибели благодаря тому, что поднявшийся шквал с дождем скрыл его от находившегося поблизости британского броненосного крейсера *Хемпшир*. Весьма возможно, что Шпее мог бы надолго отсрочить свою гибель, если бы не задержался у мыса Горна для захвата парусника, груженого углем. За это время Стэрди успел прибыть на Фалкландские острова.

На Доггер-банке германский снаряд, который вывел из действия холодильники на *Ляйоне*, весьма вероятно спас Хиппер от разгрома. В Ютландском бою почти невероятный случай попадания двух снарядов подряд в одно место (что случилось также в Цусиме на *Ослябе*) причинил жестокие потери на *Малайе* и едва не вызвал гибель корабля. Если бы Джеллико сообщили о том, что в германских радиограммах упоминается о Хорнс-Рифе[2], англичане вероятно одержали бы победу.

В бою некоторые люди и корабли точно пользуются каким-то иммунитетом. Того под Цусимой и Битти в Ютландском бою стояли совершенно открыто на мостике и, хотя мимо них летали осколки и обломки металла, они не получили даже царапины.

Ляйон получил на Доггер-банке попадание в погреб, а в Ютландском бою — в башню, попадания, такие же опасные и в те же части корпуса как *Инвинсибл*, и тем не менее первый уцелел, а второй взорвался. Неудачливый флот часто имеет несчастливого командующего. Так исход боя 10 августа 1904 г. был решен снарядом, убившим Витгефта, и осколками, которые вывели из строя всех, находившихся в боевой рубке *Цесаревича*. Когда в апреле 1904 г. 2 русских броненосца коснулись мин перед Порт-Артуром, то погиб *Петропавловск* с адм. Мака-

---

[1] Параваны напоминают по форме небольшую торпеду. Их буксируют на стальных тросах с носа корабля, по одному с каждого борта, в 50 футах (15 *м*) от борта и 150 футах (46 *м*) от носа. Они захватывали минрепы и подрезали их, после чего мина всплывала на поверхность и ее уничтожали.

[2] „Nordsee“, т. V, стр. 533.

ровым, жизнь которого имела такое значение для русского флота, а *Победа* получила лишь незначительные повреждения.

Можно сказать, что случай — это такой фактор, который меньше всего вредит способным и энергичным людям. В своей знаменитой записке о Трафальгаре Нельсон отметил, что „кое-что надо оставлять на долю случая; особенно в морском бою, ни в чем нельзя быть совершенно уверенным". Наполеон сказал, что удача подобна силе, которая в реках вызывает течение; он неоднократно указывал, что война состоит из случайностей и что особое свойство гения заключается в том, чтобы уметь наилучшим образом использовать их. „Великие люди, — говорил он, — умеют владеть удачей. Изучающий причины их успеха изумлен тем, как они предпринимали все возможные шаги, чтобы добиться его".

Почти все события на войне доказали необходимость тщательно организованного штаба, изучающего „не артиллерию, не механическую часть, не одну морскую тактику (fleet tactics), а науку о войне во всех ее проявлениях, как актуальную, живую и, в первую голову, развивающуюся науку" [1]. Последовательные преобразования британского Адмиралтейства были вызваны провалом методов мирного времени и решительными исканиями чего-либо нового и лучшего, хотя, к слову сказать, новая организация была в известных отношениях возвращением к эпохе Наполеоновских войн. Окончательные формы отнюдь не были идеальными; так, например, ведение войны делили между собой три департамента — надводной войны в водах метрополии, подводной войны и войны в отдаленных водах — деление, которое не может быть оправдано ни в теории, ни на практике. Но, по крайней мере, оно было проникнуто духом активности и решимостью смотреть в будущее.

Результаты сухопутней и морской блокады Германии и Австрии, по мнению всех германских авторитетов, были гибельны и явились одной из главных причин поражения Германии [2].

У немцев заметна тенденция представлять блокаду как нечто бесчеловечное и жестокое, но, сказать по правде, первый шаг к прекращению подвоза продовольствия гражданскому населению был сделан германским же крейсером *Карльсруэ*, когда он в самом начале войны потопил нейтральный пароход *Мария* с грузом пшеницы, адресованным в британский порт. Во всяком случае морская блокада представляет полную аналогию с осадой и безусловно законна. Недостаток продовольствия в Германии объясняется столько же необходимостью иметь исходные продукты для производства взрывчатых веществ, сколько сокращением ввоза. Понижение морального состояния германских войск, которое начало замечаться в 1918 г., было в значительной мере результатом подавленности в тылу, вызванной недостатком продовольствия и топлива, что, в свою очередь, явилось результатом прекращения подвоза удобрений, жиров и масел и пищевых продуктов или же их обращением на выделку взрывчатых веществ [3].

---

[1] Soley, Blockade and the Cruisers [Соли, Блокада и крейсера (гражданская война в США)], стр. 234.

[2] Nowak, Sturz der Mittelmächte (Новак, Падение центральных держав), стр. 51 и т. д. относительно Австрии. Bauer, Grosse Krieg (Бауер, Мировая война), стр 152, 285. Ludendorff, Kriegserinnerungen" (Людендорф, Воспоминания), стр. 420 и т. д. Tirpitz, Erinnerungen (Тирпиц, Воспоминания), стр. 383.

[3] Parmalee (Пармали), стр. 245 „Почти всеми немцами без исключения поражение Германии и ее союзников приписывалось блокаде".

Как и в прошлом, блокада, в начале очень мало действительная, к концу имела сокрушающий эффект. Центральные державы, не в пример Конфедерации в гражданскую войну в Америке, имели прекрасную железнодорожную сеть, лучшую на континенте, и достигли высшей ступени индустриализации, почему не испытывали, подобно Конфедерации, затруднений в отношении транспорта, которые сыграли такую роль в поражении Юга. Поэтому эффект блокады стал ощущаться лишь по истечении 3—4 лет.

Восстание в германском флоте в конце октября 1918 г. помешало Германии дать решительное сражение британско-американскому флоту в Северном море. По условиям перемирия, вошедшего в силу 11 ноября 1918 г., Германия обязана была сдать в 14 дней все подводные лодки и направить в нейтральные или союзные порты для интернирования:

6 линейных крейсеров,
10 линейных кораблей,
8 легких крейсеров и
50 новейших эскадренных миноносцев.

Так как постройка линейного крейсера *Макензен* (*Mackensen*) не была еще закончена, то его должен был заменить линейный корабль *Баден*. Враждебные действия должны были прекратиться, хотя союзники все еще продолжали блокаду Германии. Эти условия были точно выполнены, и так как ни одно из нейтральных государств не согласилось взять на себя ответственность охраны интернированного флота, то в конце концов было установлено, что интернирование должно произойти в британском порту.

21 ноября германский флот под командой в.-адм. фон-Рейтера прибыл к Розайту, где был встречен всем Гранд-Флитом в составе 260 вымпелов (включая 6-ю эскадру линейных кораблей США и небольшой французский отряд) под командой Битти, который таким образом провел свою последнюю операцию в этой войне. Сдававшаяся эскадра состояла из 14 больших кораблей (5 линейных крейсеров и 9 линейных кораблей), 7 легких крейсеров и 49 эскадренных миноносцев, к которым позже присоединилось еще 2 линейных корабля, 1 легкий крейсер и 1 эскадренный миноносец. Эскадра была введена в Розайт, где с заходом солнца германский флаг был спущен по сигналу Битти. Впечатление от церемонии было огромно, когда в эти серые зимние сумерки горны на *Куин Элизабет* сыграли „вечернюю зорю“ и германские флаги были спущены. Это было концом эпохи и днем, когда британский флот достиг окончательной победы, но, будем надеяться, не днем прохождения им зенита своей славы.

Германские корабли были затем переведены в Скапа Флау, где для исправного содержания на них были оставлены партии германских моряков. По условиям перемирия англичане не имели права вводить на них своих людей и вмешиваться в их внутренний распорядок. 21 июня 1919 г. большая часть этих кораблей была потоплена своими командами по приказанию адм. Рейтера согласно распоряжениям из Германии; только *Баден*, 3 легких крейсера и 4 эскадренных миноносца удалось спасти, выведя их на мелкое место прежде, чем они успели затонуть. Флот был затоплен во избежание окончательной сдачи, входившей в число условий мира; акт потопления был явным нарушением

международного права и повлек за собой предъявление к Германии требований о добавочных репарациях. Среди германских команд были некоторые потери (по данным Рейтера — 4 убитых и 8 раненых), так как они были обстреляны англичанами за неподчинение распоряжениям.

Последним из германских кораблей затонул *Гинденбург*, который в 17 час. погрузился по крыши башен. В пустынных водах Скапа Флау и до сих пор лежат ржавеющие остовы большинства кораблей некогда славного флота. Часть малых кораблей была поднята на слом, и в 1926 г. были подняты некоторые из больших кораблей для использования металла. 158 подводных лодок были сданы Германией в 1918 г.

Потери англичан на море за всю войну составляют:

22 207	убитых в боях,
11 320	умерших по другим причинам,
5 190	раненых,
905	пленных,
271	интернированных и
47	пропавших без вести
Всего 39 940	чел.

К ним надо прибавить потери торгового флота—14 661 погибших и неустановленное значительное число раненых.

Германские потери исчисляются в:

24 112	убитых и утонувших,
29 830	раненых и
11 654	пленных
Всего 65 596	чел.

В эти цифры не входят офицеры, но входят потери флотского корпуса во Фландрии.

Общее число офицеров и матросов, служивших в британском флоте в ноябре 1917 г., достигло цифры 420 301 чел., включая 45 992 чел. личного состава Морской воздушной службы („Royal Naval Air Service"). После выделения этой службы из состава флота в начале 1918 г. в нем оставалось около 400 000 чел., а к перемирию личный состав флота насчитывал 407 316 чел.

Таблица 1

СИЛЫ ПРОТИВНИКОВ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

1. Британский флот

1-я эскадра линейных кораблей

Мальбро (*Marlborough*) (в.-адм. Берни)
Ривендж (*Revenge*)
Хэркюлес (*Hercules*)
Эджинкоорт (*Agincourt*)
Колоссэз (*Colossus*)
Колингууд (*Collingwood*) (к.-адм. Гонт)
Нептьюн (*Neptune*)
С.-Винсент (*St. Vincent*)
Легкий крейсер *Беллона* (*Bellona*)

2-я эскадра линейных кораблей

Кинг Джордж V (*Kinge George V*) (в.-адм. Джерам)
Аякс (*Ajax*)
Сэнчюрион (*Centurion*)
Эрин (*Erin*)
Орайон (*Orion*) (к.-адм. Ливсон)
Монарх (*Monarch*)
Конкэрор (*Conqueror*)
Тэндерер (*Thunderer*)
Легкий крейсер *Бодише* (*Boadicea*)

1-я эскадра крейсеров

Дифэнс (*Defence*) (к.-адм. Арбётнот)
Уориор (*Warrior*)
Дьюк ов Эдинбро (*Duke of Edinburgh*)
Блэк Принс (*Black Prince*)

4-я эскадра легких крейсеров

Кэлайопи (*Calliope*) (комм. Ле-Мезурье)
Констэнс (*Constance*)
Комэс (*Comus*)
Кэроляйн (*Caroline*)
Роялист (*Royalist*)

4-я эскадра линейных кораблей

Бенбоу (*Benbow*) (в.-адм. Стэрди)
Беллерофон (*Bellerophon*)
Тэмерэр (*Temeraire*)
Вэнгард (*Vanguard*)
Айрон Дьюк (*Iron Duke*) (флаг-адм. Джеллико)
Роял Оок (*Royal Oak*)
Сьюперб (*Superb*) (к.-адм. Дэфф)
Кэнэда (*Canada*)
Легкий крейсер *Бланч* (*Blanche*)

При флагманском корабле

Легкий крейсер *Эктив* (*Active*)
Минный заградитель *Эбдиел* (*Abdiel*)
Эскадренный миноносец *Оок* (*Oak*)

3-я эскадра линейных крейсеров

Инвинсибл (*Invincible*) (к.-адм. Хууд)
Индомитэбл (*Indomitable*)
Инфлексибл (*Inflexible*)
Легкие крейсера: *Чэстер* (*Chester*) и *Кэнтэрбери* (*Canterbury*)

2-я эскадра крейсеров

Минотаур (*Minotaur*) (к.-адм. Хет)
Хэмпшир (*Hampshire*)
Кокрэн (*Cochrane*)
Шэннон (*Shannon*)

ТОРПЕДНЫЕ ФЛОТИЛИИ

Кастор (*Castor*) (легкий крейсер) (комм. Хауксли)

4-я флотилия

Типерери (*Tipperary*)
Броук (*Broke*)
Акэтиз (*Achates*)
Порпойз (*Porpoise*)
Спитфайр (*Spitfire*)
Юнити (*Unity*)
Гарланд (*Garland*)
Эмбюскед (*Ambuscade*)
Ардэнт (*Ardent*)
Форчен (*Fortune*)
Спароухок (*Sparrowhawk*)
Контэст (*Contest*)
Шарк (*Shark*)
Экэста (*Acasta*)
Офилиэ (*Ophelia*)
Кристофер (*Christopher*)
Оул (*Owl*)
Харди (*Hardy*)
Мидж (*Midge*)

11-я флотилия

Кемпенфельт (*Kempenfelt*)
Оссори (*Ossory*)
Мистик (*Mystic*)
Муун (*Moon*)
Морнинг Стар (*Morning Star*)
Мэджик (*Magic*)
Моунси (*Mounsey*)
Мандэт (*Mandate*)
Марн (*Marne*)
Миньен (*Minion*)
Маннэрс (*Manners*)
Майкл (*Michael*)
Монс (*Mons*)
Марчэл (*Martial*)
Милбрук (*Milbrook*)

12-я флотилия

Фолкнор (*Faulknor*)
Марксмэн (*Marksman*)
Обидиэнт (*Obedient*)
Минэд (*Maened*)
Опэл (*Opal*)
Мэри Роз (*Mary Rose*
Марвел (*Marvel*)
Минэс (*Menace*)
Нессэс (*Nessus*)
Наруэл (*Narwhal*)
Миндфэл (*Mindful*)
Онслаут (*Onslaught*)
Мэнстер (*Munster*)
Нонсэч (*Nonsuch*)
Нобл (*Noble*)
Мисчиф (*Mischief*)

ЛИНЕЙНЫЕ КРЕЙСЕРА

1-я эскадра линейных крейсеров

Лайон (*Lion*) (в.-адм. Битти)
Принсес Роял (*Princess Royal*) (к. адм. Брок)
Куин Мэри (*Queen Mary*)
Тайгер (*Tiger*)

2-я эскадра линейных крейсеров

Нью-Зиленд (*New Zealand*) (к.-адм. Пекенхем)
Индефатигэбл (*Indefatigable*)

5-я эскадра линейных кораблей

Бархэм (*Barham*) (к.-адм. Эван-Томас)
Вэлиент (*Valiant*)
Уорспайт (*Warspite*)
Малайа (*Malaya*)

1-я эскадра легких крейсеров

Галатэа (*Galatea*) (комм. Синклер)
Фэтон (*Phaeton*)
Инконстэнт (*Inconstant*)
Кордэлиа (*Cordelia*)

2-я эскадра легких крейсеров

Саутэмптон (*Southampton*) (комм. Гуденаф)
Бёрмингхэм (*Birmingham*)
Нотингхэм (*Nottingham*)
Дэблин (*Dublin*)

3-я эскадра легких крейсеров

Фолмут (*Falmouth*) (к.-адм. Непир)
Ярмут (*Yarmouth*)
Бёркенхэд (*Birkenhead*)
Глостер (*Gloucester*)

Авиаматка *Энгадэйн* (*Engadine*)

ТОРПЕДНЫЕ ФЛОТИЛИИ

1-я флотилия

Фирлесс (*Fearless*) (л. крейс.)
Экирон (*Acheron*)
Эриел (*Ariel*)
Эттэк (*Attack*)
Хидрэ (*Hydra*)
Бэджер (*Badger*)
Госхок (*Goshawk*)
Дифендер (*Defender*)
Лизард (*Lizard*)
Лэпуинг (*Lepwing*)

13-я флотилия

Чэмпион (*Champion*) (л. крейс.)
Нестор (*Nestor*)
Номэд (*Nomad*)
Мальбро (*Marlborough*)
Обдюрэт (*Obdurate*)
Петард (*Petard*)
Пеликэн (*Pelican*)
Нериссэ (*Nerissa*)
Онслау (*Onslow*)
Морсби (*Moresby*)
Никэтор (*Nicator*)

9-я и 10-я флотилии

Лидиярд (*Lydiard*)
Либерти (*Liberty*)
Лэндрейл (*Landrail*)
Лорел (*Laurel*)
Муурсэм (*Moorsom*)
Моррис (*Morris*)
Тербюлент (*Turbulent*)
Термагант (*Termagant*)

2. Германский флот

3-я эскадра

Кёниг (*König*) (к.-адм. Бенке)
Гроссер Курфюрст (*Grosser Kurfürst*)
Маркграф (*Markgraf*)
Кронпринц (*Kronprinz*)
Кайзер (*Kaiser*) (к.-адм. Нордман)
Принц Луитпольд (*Prinz Luitpold*)
Кайзерин (*Kaiserin*)
Фридрих-дер-Гроссе (*Friedrich der Grosse*) (флаг. в.-адм. Шеер)

2-я эскадра

Дейчланд (*Deutschland*) (к.-адм. Мауве)
Поммерн (*Pommern*)
Шлезиен (*Schlesien*)
Шлезвиг Хольштейн (*Schleswig Holstein*)
Ганновер (*Hannover*)
Гессен (*Hessen*)

2-я разведывательная группа

Франкфурт (*Frankfurt*) (к.-адм. Бедикер)
Пиллау (*Pillau*)
Эльбинг (*Elbing*)
Висбаден (*Wiesbaden*)

1-я эскадра

Остфрисланд (*Ostfriesland*) (в.-адм. Шмидт)
Тюринген (*Thüringen*)
Гельголанд (*Helgoland*)
Ольденбург (*Oldenburg*)
Позен (*Posen*) (к.-адм. Энгельгардт)
Рейнланд (*Rheinland*)
Нассау (*Nassau*)
Вестфален (*Westfalen*)

1-я разведывательная группа

Лютцов (*Lützow*) (к.-адм. Хиппер)
Дерфлингер (*Derfflinger*)
Зейдлиц (*Seydlitz*)
Мольтке (*Moltke*)
Фон-дер-Танн (*Von der Tann*)

3-я разведывательная группа

Штетин (*Stettin*) (комм. Рейтер)
Мюнхен (*München*)
Фраунлоб (*Frauenlob*)
Штутгарт (*Stuttgart*)
Гамбург (*Hamburg*)

Эскадренные миноносцы

Легкий крейсер *Росток* (*Rostock*) (комм. Михельсен)
„ „ *Регенсбург* (*Regensburg*) (комм. Хейнрик)

1-я	полуфлотилия:	*G-39, G-40, G-38, S-32.*
3-я	„	*B-98, G-101, G-102, B-112, B-97.*
4-я	„	*B-109, B-110, B-111, G-103, G-104.*
5-я	„	*S-53, V-71, V-72, G-88.*
6-я	„	*S-54, V-48, G-42.*
9-я	„	*G-11, V-2, V-4, V-6, V-1, V-3.*
10-я	„	*G-8, G-7, V-5, G-9, G-10.*
11-я	„	*G-41, V-44, G-87, G-86.*
12-я	„	*V-69, V-45, V-46, S-50, G-37.*
13-я	„	*S-24, S-15, S-17, S-20, S-16, S-18.*
14-я	„	*S-19, S-23, V-189.*
17-я	„	*V-28, V-27, V-26, S-36, S-51, S-52.*
18-я	„	*V-30, S-34, S-33, V-29, S-35.*

Таблица 2

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ ОБ АРТИЛЛЕРИИ ОБОИХ ФЛОТОВ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

(280-*мм* и выше)

Калибр орудий	Число орудий	Число орудий в бортовом залпе	Вес металла в бортовом залпе *кг*	Приблизительное число сделанных выстрелов
Британские:				
381-*мм* (15″)	48	48	37 400	1 239
356-*мм* (14″)	10	10	6 350	42
343-*мм* (13,5″)	142	142	83 100	1 533
305-*мм* (12″)	144	132	50 800	1 784
Итого	344	332	177 650	4 598
Германские:				
305-*мм* (12″)	144	128	50 200	2 424
280-*мм* (11″)	100	84	25 100	1 173
Итого	244	212	75 300	3 597

БАЛЛИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ГЕРМАНСКИХ ТЯЖЕЛЫХ ОРУДИЙ ПЕРИОДА ВОЙНЫ

(Из официальных германских источников)

Калибр *мм* и *дм*	Длина в калибрах	Вес орудия *т*	Вес снаряда *кг*	Вес заряда *кг*	Начальная скорость *м/сек*	Пробивная сила у дульного среза стальная плита *мм*	Дульная энергия снаряда в *тм*	Дульная энергия снаряда в *тм* на 1 *т* веса орудия
280 (11)	40	29	299,4	94,8	838 ?	813	10 778	372
280 (11)	45	32	299,4	109,8	820	889	12 079	372
280 (11)	50	36	299,4	122 5	969	965	13 472	372
305 (12)	45	42	385,6	140,6	890	991	15 672	372
305 (12)	50	47	485,6	161,0	939	1016	17 530	372
381 (15)	45	82	759,8	274,4	939	1245	29 981	365

К таблице 6 на стр. 314

Веса снарядов артиллерии дарданельских фортов

356-*мм* (14″): 635 *кг* и 522 *кг*
280-*мм* (11″): брон. 254 *кг*, фуг. 216 *кг*;
260-*мм* (10,2″): „ 187 „ „ 162 „;
240-*мм* (9,4″): „ 139 „ „ 118 „;
208-*мм* (8,2″): „ 98 „ „ 79 „.

К таблице 7 на стр. 315

Веса снарядов французских кораблей, участвовавших в атаке Дарданелл

305-*мм* (12″): 430 *кг*;
274-*мм* (10,8″): 254 „
162-*мм* (6,4″): 52 „
138-*мм* (5,5″): 35 „
102-*мм* (4″): 16 „

Таблица 3

КОРАБЛИ ОБОИХ ФЛОТОВ В БОЕВОЙ ЛИНИИ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

Число кораблей	Тип	Год спуска	Водоизмещение в *т*	Ход узлов	Число подводных торпедных аппаратов	Бронирование: главный пояс *мм*	Бронирование: верхний пояс *мм*	Бронирование: траверс башен *мм*	Бронирование: палуба *мм*	Артиллерия
	Британский флот									
	Линейные крейсера									8—343-*мм*/45; 15—102-*мм* на *Тайгере* — 12—152-*мм*
4	*Ляйон*	1910—1912	26 350	28,5	2	228	152	228	25—64	
2	*Нью-Зиленд*	1911	18 810	26,5	2	178	—	178	25—64	8—305-*мм*/45; 14—102-*мм*
3	*Инфлексибл*	1907	17 250	26	4	178	—	178	19—64	8—305-*мм*/45; 12—102-*мм*
	Линейные корабли									
2	*Ривенджа*	1915	25 750	22,5	4	330	152	330	25—102	8—381-*мм*/42; 14—152-*мм*
4	*Бархэм*	1913—1914	27 500	25	4	330	152	330	25—76	8—381-*мм*/42; 12—152-*мм*
3	*Айрон Дюк*	1912—1913	25 110	22	4	305	228 и 203	280	25—64	10—343-*мм*/45; 12—152-*мм*
3	*Кинг Джордж V*	1911—1912	23 000	21	2	305	228 и 203	280	38—102	10—343-*мм*/45; 12—102-*мм*
4	*Орайон*	1910—1911	22 500	21	2	305	228 и 203	280	38—102	10—343-*мм*/45; 13—102-*мм*
1	*Эджинкоорт*	1913	27 500	22	3	228	152	305	25—38	14—305-*мм*/50; 20—152-*мм*
1	*Эрин*	1914	23 000	21	3	305	228 и 203	280	38—76	10—343-*мм*/45; 16—152-*мм*
1	*Кэнэда*	1914	28 000	22,7	4	228	203 и 114	254	38—102	10—356-*мм*/45; 12—152-*мм*
3	*Херкюлес*	1910	20 000	21	2	280	203	280	38—102	10—305-*мм*/50; 13—102-*мм*
3	*С.-Винсент*	1908—1909	19 250	21	2	254	203	280	19—76	10—305-*мм*/50; 13—102-*мм*
3	*Беллерофон*	1907	18 600	21	2	254	203	280	19—76	10—305-*мм*/45; 12—102-*мм*
	Германский флот									
	Линейные крейсера									
2	*Дерфлингер*	1913	26 200	27	4	305	203	280	25—82	8—305-*мм*/50; 12—152-*мм*
2	*Зейдлиц*[1]	1910—1912	24 600	27	4	280	203	254	25—82	10—280-*мм*/50; 12—152-*мм*
1	*фон-дер-Танн*	1909	19 100	27	4	247	178	216	25—82	8—280-*мм*/45; 10—152-*мм*
	Линейные корабли									
4	*Кёниг*	1913—1914	25 300	23	5	356	254	356	64—76	10—305-*мм*/50; 14—152-*мм*
4	*Кайзер*	1911—1912	24 400	22	5	350	203	305	38—102	10—305-*мм*/50; 14—152-*мм*
4	*Гельголанд*	1909—1910	22 400	21	6	305	203	305	38—70	10—305-*мм*/45; 14—152-*мм*
4	*Нассау*	1908	18 600	20	6	305	203	280	50—120	10—280-*мм*/45; 12—152-*мм*
6	*Дейчланд*	1904—1906	12 990	18,5	6	240	203	280	38—76	4—280-*мм*/40; 14—170-*мм*

[1] *Мольтке* немного меньше по размерам, но остальные элементы те же.

Таблица 4

БРИТАНСКИЕ ПОТЕРИ И ПОПАДАНИЯ В БРИТАНСКИЕ КОРАБЛИ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

(В таблице приведены попадания тяжелых снарядов только в броненосные корабли, средних — в крейсера и эскадренные миноносцы)

Корабли	Убито	Ранено	Попало в плен	Попаданий	Время выхода из ремонта	Повреждения
Бархэм	26	37	—	6	4.7	Осколки снарядов в нижнюю боевую рубку, попадание в броневой пояс, слегка вдавлен
Вэлиент . . .	0	1	—	?	Не поврежден	—
Уорспайт . .	14	16	—	13	20.7	Тонкая броня пробита 3 снарядами; 2 пробоины в задней трубе, попадание в башню „X“, повреждений нет
Малайа . . .	63	33	—	8	24.6	Попадание в крышу башни „X“ без больших повреждений, 4 попадания в бортовую броню
Ляйон	99	44	—	12	19.7	Пробита крыша башни „Q“, пробита гротмачта, 2 попадания в бортовую броню
Принсес Роял .	22	78	—	9	15.7	Попадание в крышу башни „X“, башня выведена из строя, пробита 228-*мм* бортовая броня, попадание в ногу фокмачты, попадание в орудие башни „Q“
Куин Мэри . .	1 266	7	2	15?	Погиб	Попадание в 2 башни
Тайгер	24	37	—	17	2.7	Попадание в башню „X“, башня продолжала действовать, попадание в башню „A“, башня разрушена. Попадания в крышу башни „Q“, 2 попадания в бортовую (толстую) броню, одна пробоина в тонкой броне
Индефатигэбл	1 017	0	2	5?	Погиб	Попадание в башню „A“ и в башню „X“
Инвинсибл . .	1 026	0	—	5?	Погиб	Попадание в башню „Q“ и в носовую башню
Мальбро . . .	2	0	—	т.	2.8	Попадание торпеды, отделения 76—111 затоплены, осадка 11,9 *м*, небольшие повреждения надстройки
Колоссез . . .	0	5	—	2	—	—

(См. продолж. табл. на след. стран.).

Корабли	Убито	Ранено	Попало в плен	Попаданий	Время выхода из ремонта	Повреждения
Дифенс	893	—	—	7?	Погиб	Попадание в носовую башню
Блэк Принс . .	857	—	—	15?	Погиб	—
Уориор	71	27	—	15	Затонул после боя	—
Саутэмптон .	36	40	—	18	20.6	5 попаданий, не пробивших тонкой брони, 3—пробивших
Дэблин	3	24	—	8	17.6	1 попадание, не пробившее тонкой брони, 2—пробивших
Честер	35	42	—	17	25.7	4 попадания, пробивших тонкую броню, большинство попаданий на верхней палубе
Кэлайопи . . .	10	9	—	5?	—	Выведены из действия 2—102-*мм* орудия
Дифендер . . .	1	2	—	1	23.6	Попадание 305-*мм* снаряда
Типерери . . .	185	2	8	М.	Погиб	—
Броук	47	36	—	9	31.8	—
Порпойз . . .	2	2	—	2	23.6	—
Спитфайр . .	6	19	—	2	31.7	—
Ардент	78	2	—	М.	Погиб	—
Форчен	67	1	—	М.	Погиб	—
Спароухок . .	6	—	—	2?	Затонул после боя	—
Шарк	86	2	—	М.т.	Погиб	—
Экэста	6	1	—	2	2.8	—
Мурсом . . .	—	1	—	1	17.6	—
Тербюлент . .	90	—	13	М.	Погиб	—
Кастор	13	23	—	10	—	—
Нэссэс	7	7	—	2?	—	—
Онслаут . . .	5	2	—	1	—	—
Нестор	6	—	80	М.	Погиб	—
Номэд	8	—	72	т.	Погиб	—
Петард . . .	9	6	—	6	27.6	—
Онслоу	2	3	—	5	8.8	—
Всего	6 097	510	177	—	—	—

М.—много попаданий, т.—торпедное попадание.

Таблица 5

ГЕРМАНСКИЕ ПОТЕРИ И ПОПАДАНИЯ В ГЕРМАНСКИЕ КОРАБЛИ В ЮТЛАНДСКОМ БОЮ

(В таблице приведены попадания тяжелых снарядов только в броненосные корабли, средних — в крейсера и эскадренные миноносцы)

Корабли	Убито	Ранено	Попаданий	Время выхода из ремонта	Повреждения
Лютцов	115	50	24	Погиб	В 7 ч. 45 м. все тяжелые орудия выведены из действия, попадание в башню „В“; 8 000 *т* воды
Дерфлингер	157	26	17	15.10	2 башни выведены из действия, сильные повреждения носовой части
Зейдлиц	98	55	21	16.9	Торпедная пробоина, носовая часть затоплена, попадания в 3 башни, которые выведены из действия
Мольтке	17	23	4	30.7	Повреждения незначительны, разрушен один каземат; 300 *т* воды
Фон-дер-Танн	11	35	4	2.8	Попадания в 2 башни, 2 остальные разрушены, рулевое отделение затоплено
Кёниг	45	27	10	21.7	Серьезные повреждения на баке; 1 600 *т* воды
Гросер Курфюрст	15	10	8	16.7	2 попадания, не пробившие броневого пояса; 1 попадание, пробившее среднюю броню; серьезная течь
Маркграф	11	13	5	20.7	Серьезные попадания ниже ватерлинии, выведена из действия левая машина, 1 попадание, не пробившее брони
Кайзер	—	1	2	—	—
Принц Луитпольд	—	11	1?	—	Повреждений нет.
Остфрисланд	1	10	М.	26.7	Затоплено 4 отделения, скорость хода 15 узл.
Гельголанд	—	—	1	16.6	В носовую часть вдавлен кусок брони
Ольденбург	8	14	(1)	—	—
Рейнланд	10	20	(1)	10.6	—
Нассау	11	16	(2)	10.7	—
Вестфален	2	8	(1)	17.6	—

(*См. продолжение таблицы на след. странице*).

Корабли	Убито	Ранено	Попаданий	Время выхода из ремонта	Повреждения
Поммерн	884	—	т.	Погиб	—
Шлезиен	1	—	—	—	—
Шлезвиг Гольштейн	3	5	1	24.6	—
Пиллау	4	19	1	17.7	—
Эльбинг	4	12	—	Погиб	—
Франкфурт	3	18	3	8.7	—
Висбаден	589	—	М.	Погиб	—
Росток	14	6	т.	„	—
Штетин	8	28	2	20.7	—
Мюнхен	8	20	5	29.6	—
Фраунлоб	320	1	т.	Погиб	—
Гамбург	14	25	4	15.6	—
G-40	1	2	1	15.6	—
S-32	3	1	3	31.7	—
B-98	2	11	1	20.6	—
V-48	90	—	М.	Погиб	—
V-4	18	4	т.	„	—
G-87	1	5	1?	—	—
S-86	1	7	1?	—	—
G-41	—	5	1	—	—
V-27	—	3	1?	Погиб	—
S-52	1	1	1?	—	—
S-51	—	3	1	19.6	—
S-36	—	4	1?	—	—
V-29	33	4	1	Погиб	—
S-35	88	—	—	„	—
Всего	2 551	507	—	—	—

Примечание. м. — подорвался на мине; т. — торпедное попадание; М. — получил много попаданий; цифры в скобках — попадания снарядов средних калибров 102—152-*мм* в броненосные корабли.

Таблица 6

ФОРТЫ ДАРДАНЕЛЛ В 1915 г.

Калибр орудий в *мм*	356		280	260	240		210		152—150	120	Гаубицы и мортиры			Мелкая артиллерия
											210	152—150	120	
Калибр орудий в дюймах	14		11	10,2	9,4		8,2		6 и 5,9	4,7	8,2	6 и 5,9	4,7	
Длина орудий в калибрах	35	22	22	22	35	22	35	22						
Форты при входе в Дарданеллы (наружные):														
Мыс Хеллес (Е)	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Текке Бурну (Е)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
Седд-эль-Бар (Е)	—	—	2	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	4
Оркание (А)	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Кум-Кале (А)	—	—	2	2	—	2	—	1	2	—	—	—	—	—
Всего	—	—	4	4	4	4	—	1	2	—	—	—	4	4
Промежуточные укрепления:														
Дарданос (А)	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
Другие форты на обоих берегах	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	18	34	10	38
Всего	—	—	—	—	—	—	—	—	5	12	18	34	10	38
Внутренние укрепления:														
Ильдиз (Е)	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—
Румели-Меджидие (Е)	—	—	2	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Гамидие II (Е)	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Намазие (Е)	—	—	1	1	2	9	—	3	—	—	—	3	—	—
Дерна Бурну (Е)	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—
Гамидие I (А)	2	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Чеменлик (А)	1	1	—	—	1	—	1	—	—	—	—	4	—	—
Меджидие Аван (А)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	—
Меджидие (А)	—	—	—	4	—	2	—	2	3	—	—	—	—	—
Анадолу (А)	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Нагара (А)	—	—	—	2	—	5	—	—	5	—	—	—	—	—
Всего	5	1	6	7	14	22	1	5	14	—	6	7	—	—

Е — европейский берег; А — азиатский берег.

Таблица 7

ЛИНЕЙНЫЕ КОРАБЛИ, УЧАСТВОВАВШИЕ В АТАКЕ ДАРДАНЕЛЛ 18 МАРТА 1915 г.

Название кораблей	Год постройки	Водоизмещение *т*	Скорость хода узл.	Бронирование: барбеты и башни	Бронирование: пояс у ватерлинии	Бронирование: средняя артиллерия	Артиллерия
Линейные корабли 1-го класса							
Куин Элизабет	1913	27 500	25	330	330	152	8 — 381-*мм*/42; 12—152-*мм*; 24 мелкокалиберных
Линейные крейсера							
Инфлексибл	1907	17 250	26	178	178	—	8 — 305-*мм*/45; 16—102-*мм*
Линейные корабли 2-го класса							
Агамемнон	1906	16 750	18,5	305	305	178	4 — 305-*мм*/45; 10 — 233-*мм*/50; 27 мелкокалиберных
Лорд Нельсон							
Линейные корабли 3-го класса							
Трайомф	1903	11 810	20	178	178	178	4 — 254-*мм*/45; 14 — 191-*мм*/50; 22 мелкокалиберных
Сунфтшер							
Корнуолис	1901	14 000	18,5	254	178	152	4 — 305-*мм*/40; 12 — 152-*мм*/45; 20 мелкокалиберных
Иррезистибл[1]							
Венженс	1897—1898	12 950	18	203	152	127	4 — 305-*мм*/35; 12 — 152-*мм*/40; 18 мелкокалиберных
Албион							
Ошен[1]							
Канопус							
Голиаф							
Принс Джорджж	1895	14 900	18	254	228	152	4 — 305-*мм*/35; 12 — 152-*мм*/40; 30 мелкокалиберных
Маджестик							
Французские							
Сюфрен	1899	12 520	18	318	305	127	4 — 305-*мм*/45; 10 — 162-*мм*/45; 8—102-*мм*/55; 22 мелкокалиберных
Голуа	1896	11 080	18	394	394	76	4 — 305-*мм*/40; 10 — 140-*мм*/45; 8—102-*мм*/45; 20 мелкокалиберных
Бувэ	1896	12 000	18	394	369	102	2 — 305-*мм*/40; 2 — 274-*мм*/40; 8—140-*мм*; 8—102-*мм*; 20 мелкокалиберных

[1] Погиб.

Таблица 8

БРИТАНСКИЕ ПОТЕРИ НА МОРЕ В МИРОВУЮ ВОЙНУ

Дата	Название корабля	Причина гибели	Место гибели	В результате чьих действий
	Линейные корабли 1-го класса — 2:			
27 окт. 1914	*Одэшес (Audacious)*	Мина	У северных берегов Ирландии	*Берлин* — герм. минный заград.
9 июля 1917	*Вэнгард (Vanguard)*	Внутренний взрыв	Скапа Флау	—
	Линейные крейсера — 3:			
31 мая 1916	*Куин Мэри (Queen Mary)*	Арт. огонь	Северное море, в Ютландском бою	Германский флот
31 „ 1916	*Индефатигэбл (Indefatigable)*			
31 „ 1916	*Инвинсибл (Invincible)*			
	Линейные корабли 2-го класса—2:			
6 янв. 1916	*Кинг Эдуард VII (King Edward VII)*	Мина	У берегов Шотландии	*Мёве* — герм. минный заград.
9 нояб. 1918	*Британия (Britannia)*	Торпеда	У берегов Испании	Германская подводная лодка
	Линейные корабли 3-го класса — 9:			
26 ноября 1914	*Бэлуорк (Bulwark)*	Внутренний взрыв	Ширнесс	—
1 янв. 1915	*Формидэбл (Formidable)*	Торпеда	Английский канал	Германская подводная лодка
18 марта 1915	*Иррезистибл (Irresistible)*	Мина	Дарданеллы	—
18 „ 1915	*Ошен (Ocean)*	„	„	—
13 мая 1915	*Голиаф (Goliath)*	Торпеда	„	Турецкий эскадр. миноносец
25 мая 1915	*Трайомф (Triumph)*	„	„	Германская подводная лодка
27 „ 1915	*Маджестик (Majestic)*	„	„	Германская подводная лодка
27 апр. 1916	*Рэссел (Russel)*	Мина	Средиземное море	—
8 янв. 1917	*Корнуолис (Cornwallis)*	Торпеда	Средиземное море	Германская подводная лодка
	Броненосные крейсера — 12:			
22 сент. 1914	*Хог (Hogue)*	Торпеда	Северное море	Герм. подв. лодка *U-9*
22 „ 1914	*Абукир (Aboukir)*			
22 сент. 1914	*Кресси (Cressy)*			

(См. продолжение таблицы на след. странице)

Дата	Название корабля	Причина гибели	Место гибели	В результате чьих действий
1 нояб. 1914	*Гуд Хоуп (Good Hope)*	Арт. огонь	У Коронеля (Южн. Америка)	Эскадра Шпее
1 „ 1914	*Монмаут (Monmouth)*			
28 окт. 1915	*Арджил (Argyll)*	Авария	У берегов Шотландии	—
31 дек. 1915	*Нэтел (Natal)*	Внутренний взрыв	Кромарти	—
31 мая 1916	*Дифенс (Defence)*	Арт. огонь	Северное море, в Ютландском бою	Германский флот
1 июня 1916	*Блэк Принс (Black Prince)*	„ „		
1 „ 1916	*Уориор (Warrior)*	„ „		
5 „ 1916	*Хемпшир (Hampshire)*	Мина	Оркнейские острова	Германский подводный заградитель
2 окт. 1917	*Дрэйк (Drake)*	Торпеда	Северный канал	Германская подводная лодка
	Мониторов—6:			
13 мая 1916	*М-30*	Арт. огонь	Средиземное море	Турецкие форты
11 нояб. 1917	*М-15*	Торпеда	Берега Палестины	Подводная лодка
20 янв. 1918	*Реглен (Raglan) М-28*	Арт. огонь	Имброс	Гебен
16 сент. 1918	*Глэттон (Glatton)*	Внутренний взрыв	Дувр	—
20 окт. 1918	*М-21*	Мина	У Остэнде	—
	Крейсеров — 7:			
6 авг. 1914	*Эмфион (Amphion)*	Мина	Северное море	Германский минный заградитель *Кёнигин Луизе*
5 сент. 1914	*Патфайндер (Pathfinder)*	Торпеда	„ „	Германская подводная лодка
20 „ 1914	*Пегасус (Pegasus)*	Арт. огонь	Занзибар	Германский вспомогательный крейсер *Кёнигсберг*
15 окт. 1914	*Хаук (Hawke)*	Торпеда	Северное море	Германская подводная лодка
11 февр. 1916	*Аретьюса (Arethusa)*	Мина	„ „	—
19 авг. 1916	*Фалмут (Falmouth)*	Торпеда	„ „	Германская подводная лодка
20 „ 1916	*Нотингхэм (Nottingham)*	„	„ „	Германская подводная лодка

Кроме того: 3 лидера, 64 эскадренных миноносца, 11 миноносцев, 54 подводных лодки, 18 посыльных судов, 5 канонерских лодок, 3 авиатранспорта, 2 сторожевых корабля и 2 минных заградителя.

Таблица 9

ГЕРМАНСКИЕ ПОТЕРИ НА МОРЕ В МИРОВУЮ ВОЙНУ

Дата	Название корабля	Причина гибели	Место гибели	В результате чьих действий
	Линейный крейсер—1:			
1 июня 1916 г.	*Лютцов (Lützow)*	Артогонь	Северное море, в Ютландском бою	Британский флот
	Линейный корабль 3-го класса—1:			
1 июня 1916 г.	*Поммерн (Pommern)*	Торпеда	То же	То же
	Броненосных крейсеров—6:			
4 ноября 1914 г.	*Йорк (Yorck)*	Мина	Северное море	—
17 „ 1914 г.	*Фридрих Карл (Friedrich Karl)*	„	Балтийское море	—
8 декабря 1914 г.	*Шарнгорст (Scharnhorst)*	Артогонь	У Фалкландских о-вов	Эскадра Стэрди
8 „ 191[illegible] г.	*Гнейзенау (Gneisenau)*	„	То же	То же
24 января 1915 г.	*Блюхер (Blücher)*	„	Северное море	Эскадра Битти
23 октября 1915 г.	*Принц Адальберт (Prinz Adalbert)*	Торпеда	Балтийское море	Британская подводная лодка
	Легких крейсеров—18:			
26 августа 1914 г.	*Магдебург (Magdeburg)*	Кораблекрушение	То же	Русский флот
28 „ 1914 г.	*Майнц (Mainz)*	Артогонь	У Гельголанда	Британский флот
28 „ 1914 г.	*Кёльн (Köln)*	„	„ „	„
28 „ 1914 г.	*Ариадне (Ariadne)*	„	„ „	„
13 сентября 1914 г.	*Хела (Hela)*	Торпеда	Северное море	*Е-9*
9 ноября 1914 г.	*Эмден (Emden)*	Артогонь	У Кокосовых о-вов	Британский крейсер *Сидни*
4 „ 1914 г.	*Карльсруэ (Karlsruhe)*	Взрыв	Вест-Индия	—
8 декабря 1914 г.	*Нюрнберг (Nürnberg)*	Артогонь	У Фалкландских о-вов	Эскадра Стэрди
8 „ 1914 г.	*Лейпциг (Leipzig)*	„	То же	То же
14 марта 1915 г.	*Дрезден (Dresden)*	Затоплен	Мас-а-Фуэра	Британские крейсера
11 июля 1915 г.	*Кёнигсберг (Königsberg)*	Сгорел	р. Руфиджи	Британские мониторы
7 ноября 1915 г.	*Ундине (Undine)*	Торпеда	Балтийское море	Британская подводная лодка
17 декабря 1915 г.	*Бремен (Bremen)*	„	То же	То же
31 мая 1916 г.	*Фрауэнлоб (Frauenlob)*	„	Северное море, в Ютландском бою	Британский флот
1 июня 1916 г.	*Висбаден (Wiesbaden)* *Эльбинг (Elbing)* *Росток (Rostock)*	Артогонь	Северное море, в Ютландском бою	Британский флот
25 января 1918 г.	*Бреслау (Breslau)*	Мина	Дарданеллы	Британский флот

Кроме того: 69 эскадренных миноносцев, 53 миноносца, 199 подводных лодок, 31 минный заградитель (в том числе *Альбатрос*), 11 старых канонерских лодок и др.

Таблица 10

ПОТЕРИ ФЛОТОВ (КРОМЕ БРИТАНСКОГО И ГЕРМАНСКОГО) В МИРОВУЮ ВОЙНУ

Дата	Название	Место	Причина гибели
	Франция		
	Линейные корабли 2 и 3 классов:		
18 марта 1915 г.	*Бувэ (Bouvet)*	Дарданеллы	Мина или артогонь
26 ноября 1916 г.	*Сюфрен (Suffren)*	Бискайский залив	Подводная лодка
27 декабря 1916 г.	*Голуа (Gaulois)*	Средиземн. море	„ „
19 марта 1917 г.	*Дантон (Danton)*	То же	„ „
	Броненосные крейсера:		
26 апреля 1915 г.	*Леон Гамбетта (Leon Gambetta)*	Средиземн. море	Подводная лодка
8 февраля 1916 г.	*Амиралъ Шарне (Amiral Charner)*	Сирия	„ „
27 июня 1917 г.	*Клебер (Kleber)*	У Бреста	Мина
7 августа 1918 г.	*Дюпти-Туар (Dupetit Thouars)*	Атлантический океан	„

Кроме того: 1 крейсер, 3 канонерских лодки, 11 эскадренных миноносцев, 7 миноносцев, 16 подводных лодок, 4 вспомогательных крейсера.

	Россия		
	Линейные корабли 1 кл.:		
20 октября 1916 г.	*Императрица Мария*	Севастополь	Внутренний взрыв
8 июня 1918 г.	*Екатерина II*	Черное море	Потоплена во избежание сдачи
	Линейные корабли 3 кл.:		
4 января 1917 г.	*Пересвет*	У Египта	Мина
16 октября 1917 г.	*Слава*	Рижский залив	Артогонь [1]
	Броненосные крейсера:		
11 октября 1914 г.	*Паллада*	Балтийск. море	Подводная лодка

Кроме того: 2 крейсера, 2 канонерских лодки, 4 минных заградителя, 12 подводных лодок.

	Япония		
	Линейные корабли 1 кл.:		
12 июля 1918 г.	*Каваки (Kawachi)*	Япония	Внутренний взрыв

(См. продолжение таблицы на след. странице)

[1] Взорвана экипажем ввиду невозможности прохода имевшимся фарватером из Моонзунда в Финский залив. — *Н. Н.*

Дата	Название	Место	Причина гибели
	Япония		
	Броненосный крейсер:		
14 января 1917 г.	*Цукуба (Tsukuba)*	Иокосука	Внутренний взрыв

Кроме того: 3 легких крейсера, 2 эскадренных миноносца, 1 миноносец.

	Италия		
	Линейный корабль 1 кл.:		
2 августа 1916 г.	*Леонардо-да-Винчи (Leonardo da Vinci)* погибло 2034, ранено 80	Таранто	Внутренний взрыв
	Линейные корабли 2 кл.:		
27 сентября 1915 г.	*Бенедетто Брин (Benedetto Brin)* погибло 421 чел.	Бриндизи	Внутренний взрыв
11 декабря 1916 г.	*Реджина Маргерита (Regina Margerita)*	Таранто	Мина
	Броненосные крейсеры:		
7 июля 1915 г.	*Амальфи (Amalfi)*	Адриатическое море	Подводная лодка
18 июля 1915 г.	*Джузеппе Гарибальди (Giuseppe Garibaldi)*	Адриатическое море	„ „

Кроме того: 1 минный заградитель, 1 монитор, 2 вспомогательных крейсера, 1 лидер, 8 эскадренных миноносцев, 12 миноносцев, 1 канонерская лодка.

	США		
	Броненосный крейсер:		
19 июля 1918 г.	*Сан-Диэго (San Diego)*	У Нью-Иорка	Мина

Кроме того: 2 эскадренных миноносца, 1 канонерская лодка и 1 подводная лодка.

	Австро-Венгрия		
	Линейные корабли 1 кл.:		
10 июня 1918 г.	*Сент Истван (Sent Istvan)*	Адриатическое море	Торпеда с торпедного катера
1 ноября 1918 г.	*Вирибус Унитис (Viribus Unitis)*	Пола	Специальн. мина с торп. кат.
	Линейный корабль 3 кл.:		
9 декабря 1917 г.	*Вин (Wien)*	Триест	Торпеда с торпедного катера

Кроме того: 2 легких крейсера, 5 эскадренных миноносцев, 4 миноносца, 9 подводных лодок и 3 речных монитора.

	Турция		
	Старые линейн. корабли:		
13 декабря 1914 г.	*Мессудие (Messudieh)*	Дарданеллы	Подводная лодка
8 августа 1915 г.	*Барбаросса (Barbarossa)*	„	„ „

Кроме того: 1 легкий крейсер, 4 канонерских лодки, 3 эскадренных миноносца, 5 миноносцев.

Таблица 11

ГЛАВНЫЕ ТИПЫ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Номера подводных лодок	Год постройки	Водоизмещение в *т*		Торпедные аппараты	Торпеды	Мины	Артиллерия	Надводный район действия	Мощность надводных двигателей	Численность команды
		надводное	подводное							
Тип „U“										
U-5—U-12 . .	1911	500	620	4	6—45-*см*	—	1— 50-*мм*	3 400	900	28
U-31—U-41 . .	1915	680	870	4	6—45-*см*	—	1—105-*мм*	4 400	1 850	39
U-71—U-80 . .	1915	750	830	2	4—50-*см*	36	1—105-*мм*	7 630	900	39
U-93—U-98 . .	1917	850	1 000	6	16—50-*см*	—	1—105-*мм* 1— 88-*мм*	3 810	2 400	39
U-117—U-121 .	1918	1 160	1 510	4	24— 50-*см*	42	1—150-*мм*	6 080	2 400	40
U-139—U-141 .	1918	1 930	2 480	4	19— 50-*см*	—	2—150-*мм*	4 000	3 500	83
U-151—U-157 .	1918	1 510	1 870	2	28— 50-*см*	—	2—150-*мм* 2— 88-*мм*	13 130	800	76
Тип „UB“										
UB-1—UB-17 .	1915	127	142	2	2—45-*см*	—	1 пулемет	1 650	60	14
UB-18—UB-47 .	1915	260	290	2	4—50-*см*	—	1—50-*мм*	5 700	280	23
UB-88—UB-132	1918	516	640	5	10—50-*см*	—	1—105-*мм*	3 500	1 100	34
Тип „UC“										
UC-1—UC-15 .	1915	168	183	—	—	12	1 пулемет	850	90	14
UC-34—UC-48 .	1916	420	500	3	7—50-*см*	18	1— 88-*мм*	7 100	500	26
UC-80—UC-116	1918	480	560	3	7—50-*см*	14	1—105-*мм*	8 200	600	32

Таблица 12

ЧИСЛЕННОСТЬ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК[1]

Месяц	Численность на 10-е число	Построено новых	Погибло старых	Интернировано старых	Месяц	Численность на 10-е число	Построено новых	Погибло старых	Интернировано старых
1914 г.									
Август	20	3	2	—	Сентябрь	80	10	1	—
Сентябрь	24	3	—	—	Октябрь	87	11	1	—
Октябрь	27	1	—	—	Ноябрь	93	11	5	—
Ноябрь	28	2	1	—	Декабрь	97	15	3	—
Декабрь	28	2	2	—	**1917 г.**				
1915 г.					Январь	103	6	2	—
					Февраль	111	4	4	—
Январь	27	2	2	—	Март	128	4	3	1
Февраль	27	4	—	—	Апрель	127	5	2	—
Март	27	7	3	—	Май	130	5	7	—
Апрель	26	6	1	—	Июнь	132	8	2	—
Май	35	8	—	—	Июль	130	11	6	1
Июнь	40	6	3	—	Август	128	12	3	—
Июль	44	5	3	—	Сентябрь	139	8	13	—
Август	45	2	3	—	Октябрь	140	13	5	—
Сентябрь	46	2	2	—	Ноябрь	137	5	7	—
Октябрь	44	2	1	—	Декабрь	134	6	9	—
Ноябрь	42	2	1	1	**1918 г.**				
Декабрь	44	6	—	—					
					Январь	132	3	9	—
1916 г.					Февраль	129	6	3	—
					Март	127	8	5	1
Январь	41	3	—	—	Апрель	125	8	7	—
Февраль	41	5	—	—	Май	125	10	14	2
Март	47	9	2	—	Июнь	112	12	3	—
Апрель	52	8	3	—	Июль	121	9	6	—
Май	58	9	2	—	Август	124	8	7	—
Июнь	65	8	1	—	Сентябрь	128	10	7	—
Июль	72	9	3	—	Октябрь	121	11	7	—
Август	74	10	1	—	Ноябрь	—	—	1	1
	—	—	—	—		—	343	178	7
								185	

Уничтожены в базах при отступлении немцев 14

199

[1] По Михельсону.

Таблица 13

ПОТЕРИ В ЛИЧНОМ СОСТАВЕ В БОЛЬШИХ МОРСКИХ СРАЖЕНИЯХ

Бой	Государство	Всего участников	Убито и утонуло	Ранено	Попало в плен	Всего потерь	Потери в %	Потери в больших кораблях	
								погибло	сдалось
Ютландский	Англия	60 000[1]	6 097	510	177	6 784	11,0	3	—
	Германия	45 000[1]	2 551	507	—	3 058	6,8	2	—
У Доггербанки	Англия	11 500	14	29	—	43	0,04	—	—
	Германия	7 271	954	80	189	1 233	16,0	1	—
У Фалкландских о-вов*	Англия	4 500[1]	6	19	—	25	0,02	—	—
	Германия	2 700[1]	2 110	?	212	2 322	86,0	2	—
Цусимский (1905 г.)	Япония	17 000[1]	117	583	—	700	4,0	—	—
	Россия	13 500[1]	4 830	неизв.	5 917	10 747	79,0	8	4
10 августа 1904 г.	Япония	10 030	69	131	—	200	2 0	—	—
	Россия	6 500	74	394	—	468	7,0	—	—
У Сант-Яго (1898 г.)	США	3 136	1	10	—	11	0,03	—	—
	Испания	2 222	323	201	1 500	2 024	91,0	4	—
У Ялу (1894 г.)	Япония	3 870	90	208	—	298	8,0	—	—
	Китай	2 500	718	122	—	840	33,0	4	—
У о-ва Лисса (1866 г.)	Австрия	7 871	38	138	—	176	2,0	—	—
	Италия	10 880	620	40	—	640	6,0	2	—
Трафальгарский (1805 г.)	Англия	16 820	449	1 241	—	1 690	10,0	—	—
	Франция	21 580	3 373[2]	1 150	?	4 528[2, 3]	?	1	17
Нил (Абукир) (1798 г.)	Англия	7 980	218	678	—	896	11,0	—	—
	Франция	9 820	около	3 000	—	3 000	29,0	2	9
У Кемпердауна (1797 г.)	Англия	8 220	203	622	—	825	10,0	—	—
	Голландия	7 150	540	620	—	1 160[3]	16,0[3]	—	9
1 июня 1794 г.	Англия	17 240	290	858	—	1 148	6,0	—	—
	Франция	19 760	—	5 000[3]	—	5 000[3]	25,0[3]	1	6

* Отмечается отсутствие боя у Коронеля.—*Прим. ред.*

[1] Приблизительно; по штатам военного времени.
[2] Только французы; сверх того—около 3 000 испанцев.
[3] Не считая пленных.

Алфавитно-предметный указатель

А. УКАЗАТЕЛЬ ГЛАВНЕЙШИХ БОЕВЫХ СТОЛКНОВЕНИЙ

1. Между соединениями кораблей

Гельголанд, Бой у о. — (между британскими и германскими кораблями, 28. VIII. 1914 г.), — 31—38.

Готланд, Бой у о. — (между русскими и германскими кораблями, 2. VII. 1915 г.), — 231.

Доггер-банка, Бой у — (между британскими и германскими кораблями, 24. I. 1915 г.), — 99—108.

Дураццо, Бой у — (между кораблями союзников и австрийцев, 28. XII. 1915 г.), — 280.

Коронель, Бой у — (между британскими и германскими кораблями, 1. XI. 1914 г.), — 53—58.

Сарыч, Бой у о. — (между русскими и германскими кораблями, 18. XI. 1914 г.), — 254—255.

Фалкландские о-ва, Бой у — (между британскими и германскими кораблями, 8. XII. 1914 г.), — 62—70.

Ютландский бой (между британским и германским флотами, 31. V.—1. VI. 1916 г.),—129—188.

2. Между отдельными кораблями

Грейф, г. в кр., бой с бр. в. п. Алькантара, 29. II. 1915 г., — 121.

Имброс, Бой у о. — (между британскими мониторами и *Гебеном* и *Бреслау*, 20. I. 1918 г.), — 288, 289.

Итальянских торпедных катеров против австрийских кораблей; Действия —,
потопление *Вин* 9. XII. 1917 г., — 284;
Пола 13—14. V. 1918 г., — 285;
потопление *Сент-Истваня* 10. VI. 1918 г., — 286;
потопление *Вирибус Унитис* 1—2. XI. 1918 г., — 287.

Кайзер Вильхельм дер Гроссе, г. в. кр., бой с бр. кр. Хайфляйер, 26. VIII. 1914 г., — 75.

Кап Трафальгар, г. в. кр., бой с бр. в кр. Кармания, 14. IX. 1914 г., — 75, 76.

Карльсруэ, г. лег. кр., бой с бр. лег. кр. Бристоль, 6. VIII. 1914 г., — 73, 74.

Кёнигсберг, г. лег. кр.:
бой с бр. кр. Пегасус, 20. IX. 1914 г., — 76.
бой с бр. мон. Мёрси и Сиверн, 11. VII. 1915 г., — 76.

Сивуч и Кореец, р. к. л., бой с германским флотом, 17. VIII. 1915 г., — 232.

Эмден, г. лег. кр.:
бой с р. лег. кр. Жемчуг, 28. X. 1914 г., — 78, 79.
бой с бр. лег. кр. Сидни, 9. XI. 1914 г., — 80, 81.

3. Действия против берега, приморских укрепленных пунктов и морских позиций

Архангельск, захват англичанами — (2. VIII. 1918 г.), — 238.

Британское побережье, Обстрел германскими кораблями:
г. Ярмут, 3. XI. 1914 г., — 87, 88;
г. Хартлепул, 16. XII. 1914 г., — 90, 92, 93;
г. Скарборо, 16. XII. 1914 г., — 90, 93;
г. Уитби, 16. XII. 1914 г., — 90, 93;
г. Лоустофт, 25. IV. 1916 г., — 127.

Дарданельская операция (19. II. 1915 г. — 9. I. 1916 г.), — 258—274.

Итальянские порты, Обстрел австрийским флотом — (24. V. 1915 г.), — 278.

Корсо и Капоретто, Поддержка кораблями союзников итальянской армии у—(в мае, августе и ноябре 1917 г.),— 283.

Кронштадт, Налет британских торпедных катеров на—(18. VIII. 1918 г.),— 236—237.

Либава, Поддержка армии германским флотом у — (7. V. 1915 г.), — 231.
Мессопотамия, Действия британских морских сил совместно с сухопутными 1914—1917 гг., — 116.
Палестина, Поддержка британскими и французскими кораблями британских войск на побережьи—(1916—1917 гг.),— 288.
Рижский залив, Прорыв германского флота в — (8. и 17. VIII. 1915 г.), — 231, 232.
Севастополь, Одесса и др. русские порты, Нападение германо-турецкого флота на—(29. X. 1914 г.),—252, 253.
Тсин-Тао, Осада японскими и союзными силами, VIII — XI. 1914 г., — 113—115.
Фландрское побережье:
поддержка британскими и французскими кораблями бельгийских и французских войск у Ньюпорта X—XI. 1914 г., — 83, 89, 90;
бомбардировка Зеебрюгге и Остэнде британскими кораблями, VIII. 1915 г. I. 1916 г.,—118—120;
бомбардировка германских береговых укреплений британскими кораблями 1916—1917 гг., — 195;
операции по заблокированию Зеебрюгге и Остэнде британскими силами, 23. IV. и 9—10. V. 1918 г.,—203—207.
Эзель, Даго и Моон, Высадка десанта германским флотом на о-ва — (12—19. X. 1917 г.),—234—235.

Б. АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ НАЗВАНИЙ КОРАБЛЕЙ

А

Абукир (Aboukir), бр. брон. кр., — 31, 40 — 42.
Агамемнон (Agamemnon), бр. л. к., — 260, 262, 264, 266, 269, 288.
Адм. Макаров, р. брон. кр.,—226, 230, 231.
Адъютант (Adjutant), г. п., — 112.
Азард, эс. м. СССР, быв. р. эс. м., —9, 237.
Айеша (Ayesha), г. пар., — 82.
Айрис (Iris), бр. п. — 203, 204, 205.
Айрон-дьюк (Iron Duke), бр. л. к., — 145, 150, 151, 155.
Айфиджениа (Iphigenia), бр. п., — 205, 206.
Айфиджениа (Iphigenia), бр. кр.,—238.
Акаси (Akashi), яп. кр., — 287.
Албемарл (Albemarle), бр. л. к., — 40, 238.
Албион (Albion), бр. л. к., — 262, 264, 269.
Алджерин (Algerine), бр. ш., — 49.
Александр II, р. брц., — 233.
Альбатрос (Albatross), г. м. з., — 231.
Алькантара (Alcantara), бр. в. п., 121.
Амазоне (Amazone), г. лег. кр., — 226.
Амальфи (Amalfi), ит. брон. кр., — 277, 279.
Аметист (Amethyst), бр. лег. кр., — 31, 37, 265, 267.
Амираль Гантом (Amiral Ganteaume), фр. п., — 84.
Амираль Шарне (Amiral Charner), фр. кр., — 287.
Андрей Первозванный, р. л. к., — 9, 226, 236, 237.
Аппам (Appam), бр. п., — 120.
Ардент (Ardent), бр. эс. м., — 125, 168, 181.
Арджил (Argyll), бр. брон. кр., — 98.
Аретьюса (Arethusa), бр. лег. кр., — 31, 33 — 37, 45, 98, 100, 122.
Ариадна (Ariadna), г. лег. кр., — 31, 33, 34, 37, 38.
Арк-Роял (Ark Royal), бр. авм., — 263.
Арпад (Arpad), а.-в. брц., — 284.
Арчер (Archer), бр. эс. м., — 31.
Асама (Asama), яп. брон. кр., — 49, 82.
Астриа (Astrea), бр. лег. кр., — 76, 77.
Аугсбург (Augsburg), г. лег. кр., — 226, 228, 230, 232.
Ауд (Aud), название замаскиров. *Либау*, г. в. кр., — 126.
Аякс (Ajax), бр. л. к., — 97, 151, 155.
А-15 г. м., — 119.
АЕ-1, бр. п. л., — 109.
АЕ-2, бр. п. л., — 274.

Б

Баден (Baden), г. л. к., — 12, 19, 187, 232, 298, 300, 303.
Баден (Baden), г. в. с., — 70.
Байерн (Bayern), г. л. к., — 187, 190, 234.
Бломерсдэйк (Blomersdijk), гол. п., — 215.
Бакент (Bacchante), бр. брон. кр., — 31.
Баралонь (Baralong), бр. с.-л., — 99 111, 112.
Барбаросса (Barbarossa), тур. брц., — 266, 272, 274.
Бархэм (Barham), бр. л. к., — 18, 19, 140, 142, 143, 146, 151, 155, 167, 177.
Баян р. брон. кр., — 226, 228, 229.

Бельджиэн Принс (Belgian Prince), бр. п., — 212.
Беллона (Bellona), бр. лег. кр., — 150.
Бенбоу (Benbow), бр. л. к., — 96, 151, 155.
Бенедетто Брин (Benedetto Brin), ит. л. к., — 279.
Беовульф (Beowulf), г. брц., — 231.
Берк (Berk), тур. к. л., — 252, 253.
Берлин (Berlin), г. в. кр., — 84.
Беренк (Berwick), бр. брон. кр., — 73.
Беркенхэд (Birkenhead), бр. лег. кр., — 17, 130.
Бёрмингхэм (Birmingham), бр. лег. кр., — 28, 31, 36, 95, 98, 100, 140, 143, 151, 165, 168, 170, 171.
Бивер (Beaver), бр. эс. м., — 31.
Биссон (Bisson), фр. эс. м., — 279.
Бланч (Blanche), бр. лег. кр., — 150.
Блэк Принс (Black Prince), бр. брон. кр., — 51, 60, 148, 150, 152, 153, 162, 163, 168, 176, 181, 240, 241, 243, 248.
Блюхер (Blücher), г. брон. кр., — 27, 33, 84, 88, 90, 91, 92, 95, 97, 99, 101, 102, 104, 105, 107, 226, 228, 299, 300.
Богатырь, р. кр., — 23, 227, 228, 230.
Бодиция (Boadicea), бр. лег. кр., — 150.
Бомбала (Bombala), бр. п., — 220.
Борея (Borea), ит. м., — 282.
Бота (Botha), бр. лид., — 203.
Бранльба (Branlebas), фр. эс. м., — 119.
Бремен (Bremen), г. лег. кр., — 233.
Бремен (Bremen), г. п. л., — 215.
Бремзе (Bremse), г. лег. кр., м. з., — 200.
Бреслау (Breslau), г. лег. кр., позднее тур. лег. кр. *Мидилли*, — 11, 17, 239, 242 — 252.
Бреслау - Мидилли (Breslau - Midilli), тур. лег. кр., быв. г. лег. кр. *Бреслау* 11, 252 — 256, 277, 287 — 289.
Брилиант (Brilliant), бр. п., — 206.
Бримар Касл (Breamar Castle), бр. п., — 212.
Бристол (Bristol), бр. лег. кр., — 61, 63, 64, 70, 73, 283, 300.
Британик (Britannic), бр. п., — 212.
Британия (Britannia), бр. м. к., — 105, 223.
Броук (Broke), бр. эс. м., — 166, 194, 195.
Бруммер (Brummer), г. лег. кр. м. з., — 200.
Брэмбл (Bramble), бр. к. л., — 116.
Брюссель (Brussel), бр. п., — 193.
Бувэ (Bouvet), фр. л. к., — 260, 263, 268, 269.
Будапешт (Budapest), а.-в. брон. кр., — 282 — 284.
Буклие (Bouclier), фр. эс. м., — 203.
Бутфе (Boutefeu), фр. эс. м., — 283.
Бэджер (Badger), бр. эс. м., — 31, 84.
Беллерофон (Bellerophon), бр. л. к., — 151, 155.
Бэлуорк (Bulwark), бр. л. к., — 85, 90.
Бэтеркап (Buttercup), бр. ш., т., — 122.
Бьюреск (Buresk), г. уг., — 80.
В-97 г. эс. м., — 130.
Б-98 г. эс. м., — 130.

В

Валкирие (Valkyrie), бр. эс. м., — 202.
Варезе (Varese), ит. брон. кр., — 280.
Вендженс (Vengeance), бр. л. к., — 262 — 264.
Венеребл (Venerable), бр. л. к., — 83.
Веритэ (Verité), фр. л. к., — 251.
Верулам (Verulam), бр. эс. м., — 237.
Вестфален (Westfalen), г. л. к., — 97, 155, 164, 166, 167, 168, 191, 235.
Виктор (Victor), бр. эс. м., — 189.
Виктория Луизе (Victoria Louise), г. кр., — 229.
Вин (Wien), а.-в. брц., — 277, 283, 284.
Виндекс (Vindex), бр. авм., — 123, 124.
Виндиктив (Vindictive), бр. кр., — 61, 203 — 207.
Вирибус Унитис (Viribus Unitis), а.-в. л. к., — 241, 277, 287.
Висбаден (Wiesbaden), г. лег. кр., — 145, 149, 151, 153, 155 — 158, 170, 181, 185.
Виттельсбах (Wittelsbach), гл. к., — 228, 231.
Виттория (Vittoria), бр. эс. м., — 237.
Водиче (Vodice), ит. плав. бат., — 283.
Вольф (Wolf), г. в. кр., — 192, 209.
Воля л. к. РСФСР, быв. *Имп. Александр III*, р. л. к., — 257.
Вэлиент (Valiant), бр. л. к., — 140, 143, 151, 153, 155, 167.
Вэнгард (Vanguard), бр. л. к., — 151, 155, 202.
V-1, г. эс. м., — 33, 38.
V-4, г. эс. м., — 170, 181, 183.
V-5, г. эс. м., — 107.
V-26, г. эс. м., — 227, 228.
V-27, г. эс. м., — 144, 181.
V-29, г. эс. м., — 144, 181.
V-47, г. эс. м., — 125.
V-48, г. эс. м., — 156, 181.
V-67, г. эс. м., — 125.
V-68, г. эс. м., — 125.
V-69, г. эс. м., — 194.
V-71, г. эс. м., — 171.
V-73, г. эс. м., — 171.
V-99, г. эс. м., — 232.
V-100, г. эс. м., — 232.
V-106, г. эс. м., — 200.
V-155, г. эс. м., — 93.
V-187, г. эс. м., — 33, 36, 38.
V-189, г. эс. м., — 34.
V-191, г. эс. м., — 34
V-196, г. эс. м., — 34.

Г

Гавриил, эс. м. СССР, — 237.
Газелле (Gazelle), г. лег. кр., — 226, 230.
Гайрет (Gairet), тур. м., — 252.

Галатеа (Galatea), бр. лег. кр., — 128, 134, 136, 151.
Гамбург (Hamburg), г. лег. кр., — 24, 97, 165 - 167.
Гамидие (Hamidieh), тур. лег. кр., — 252, 253, 255.
Гангут, р. л. к., — 231—233.
Гарри (Garry), бр. эс. м., — 89.
Гарибальди (Джузеппе Гарибальди), (Giuseppe Garibaldi), ит. брон. кр., — 277, 279.
Гебен (Goeben), г. л. кр., — позднее тур. л. кр., — 10, 17, 239—256, 262, 272, 277, 287 — 289, 291, 300, 301.
Гейер (Geier), г. л. к., — 82.
Гельголанд (Helgoland), г. л. к., — 97, 151, 155, 158, 167, 209.
Гельголанд (Helgoland), а.-в. лег. кр., — 278, 280, 282.
Генералъ (General), г. п., — 248.
Гильдфорд-Касл (Gildford Castle), бр. г. с., — 213.
Гинденбург (Hindenburg), г. л. кр., — 187, 201, 207, 300, 304.
Гленар-Касл (Glenart Castle), бр. г. с., — 213.
Глитра (Glitra), бр. п., — 86, 89, 224.
Глори (Glory), бр. л. к., — 238.
Глориэс (Glorious), бр. л. кр., — 88, 201.
Глостер (Gloucester), бр. лег. кр., — 240, 243, 246—249.
Глостер Касл (Gloucester Castle), бр. г. с., — 212.
Глэзго (Glasgow), бр. лег. кр., — 50, 54, 56—61, 63, 64, 68—70.
Глэттон (Glatton), бр. мон., — 256.
Гнейзенау (Gneisenau), г. брон. кр., — 46, 51, 53—57, 62, 63, 65—68.
Голиаф (Goliath), бр. л. к., — 77, 258, 273.
Голуа (Gaulois), фр. л. к., — 263, 264, 268, 269, 287.
Голфлайт (Gulfflight), п. США, — 110.
Госхок (Goshawk), бр. эс. м., — 31.
Гражданин, быв. Цесаревич, р. л. к., — 235.
Грауденц (Graudenz), г. лег. кр., — 88, 97, 99.
Графтон (Grafton), бр. кр., — 288.
Граф фон Готцен (Graf von Gotzen), г. в. п., — 113.
Грейф (Greif), г. в. кр., — 99, 121.
Грилло (Grillo), ит. торп. к., — 285.
Громобой, р. брон. кр., — 23, 105.
Гросер Курфюрст (Grosser Kurfürst), г. л к., — 97, 153, 155, 158, 167, 190, 192.
Гуд Хоуп (Good Hope), бр. брон. кр., — 46, 50, 51—59, 73.
Гуендолен (Gwendolen), бр. в. п., — 113.
G-42, г. эс. м., — 195.
G-85, г эс. м., — 194, 195.
G-88, г. эс. м., — 194.
G-101, г. эс. м., — 200.
G-102, г. эс. м., — 203.
G-103, г. эс. м., — 200.
G-104, г. эс. м., — 200.
G-132, г. эс. м., — 232.
G-189, г. эс. м., — 34.
G-193, г. эс. м., — 34.
G-194, г. эс м., — 33, 34, 124.
G-197, г. эс. м., — 34.

Д

Даг (Dague), фр. эс. м., — 251.
Данте (Dante), ит. л. к., — 277.
Дантон (Danton) фр. л. к., — 242, 243, 256, 287.
Д'Антркасто (D'Entrecasteaux), фр. кр., — 275.
Данциг (Danzig), г. лег. кр. — 97.
Дартмут (Dartmouth), бр. лег. кр., — 76, 77, 280, 283, 286.
Девоншир (Devonshire), бр. брон. кр., — 98.
Дейчланд (Deutschland), г. л. к., — 97, 155, 162, 167, 229.
Дейчланд (Deutschland)), г. п. л., — 215.
Дейчланд (Deutschland), г. в. м. з., — 227.
Делауэр (Delaware), л. к. США, — 202.
Дерфлингер (Derfflinger), г. л. кр., — 19, 60, 89, 90, 93, 96, 99, 102, 104—107, 127, 137 — 143, 147, 151, 153, 155, 156, 158, 160, 164, 170, 172, 174, 179, 180, 183, 184, 190, 207, 300.
Джекел (Jackal), бр. эс. м., — 31.
Дженерэл Крофорд (General Crauford), бр. мон. — 119.
Дженерэл Пиктон (General Picton), бр. мон., — 283, 284.
Джулио Чезаре (Giulio Cesare) ит. л. к. — 277.
Джульнар (Julnar) бр. в. п., — 116.
Джустишиа (Justitia) бр. п., — 12, 211, 219.
Дифендер (Defender), бр. эс. м., — 31.
Дифенс (Defence), бр. брон. кр., — 51, 52, 61, 147, 149, 150, 151, 153—156, 176, 181, 240, 249.
Донегал (Donegal), бр. г. с., — 212.
Донец р. к. л., — 252, 253.
Дредноут (Dreadnought), бр. л. к. — 109, 187.
Дрезден (Dresden), г. лег. кр., 46, 50, 52, 54, 55, 57, 63, 68, 70.
Дроммьюр (Drummiur), бр. пар., — 62.
Друид (Druid), бр. эс. м., — 31.
Дувер Касл (Dover Castle), бр. г. с., — 212.
Дун (Doon), бр. эс. м., — 91, 93.
Дьюк ов Эдинбро (Duke of Edinburgh) бр. брон. кр., — 60, 150, 151, 240.
Дэблин (Dublin), бр. лег. кр., — 140, 143, 151, 165, 171, 240, 244, 247, 248, 278.
Дэнди (Dundee), бр. в. п., — 210.

Дэффодил (*Daffodil*), бр. п., — 203—205.
Дэшиа (*Dacia*), бр. п., — 215.
Дюплэ (*Dupleix*), фр. брон. кр., — 77, 114.
D-1, бр. п. л., — 135.
D-2, бр. п. л., — 109.
D-5, бр. п. л., — 88, 109.
D-8, г. м. тр., — 34, 35, 38.

Е

Евстафий (св. Евстафий), р. л. к., — 254.
Екатерина II, см. Имп. Екатерина II.
Енисей, р. м. з., — 231.
Ерш, р. п. л., — 236.
Е-1, бр. п. л., — 192, 223, 229, 232.
Е-3, бр. п. л., — 109.
Е-4, бр. п. л., — 31, 32, 34, 35.
Е-5, бр. п. л., — 31, 32, 34.
Е-6, бр. п. л., — 31, 32, 34, 36.
Е-7, бр. п. л., — 31—34, 274.
Е-8, бр. п. л., — 31, 32, 34, 232, 233.
Е-9, бр. п. л., — 31, 32, 40, 44, 223, 229, 231, 233.
Е-10, бр. п. л., — 109.
Е-11, бр. п. л., — 223, 229, 274, 275.
Е-13, бр. п. л., — 112, 225, 232, 233.
Е-14, бр. п. л., — 274, 289.
Е-15, бр. п. л., — 274.
Е-18, бр. п. л., — 223.
Е-19, бр. п. л., — 223.
Е-20, бр. п. л., — 275.
Е-22, бр. п. л., — 127.
Е-23, бр. п. л., — 191.
Е-26, бр. п. л., — 135.
Е-31, бр. п. л., — 128.
Е-41, бр. п. л., — 112.
Е-42, бр. п. л., — 207.
Е-55, бр. п. л., — 135, 220.

Ж

Жан Бар (*Jean Bart*), фр. л. к., — 250.
Жемчуг, р. лег. кр., — 72, 78, 79.
Жуль (*Joule*), фр. п. л., — 274.
J-1, бр. п. л., — 192.

З

Санкт Георг (*St. George*), а.-в. брон. кр., — 278, 282.
Зеедлер (*Seeadler*) г. пар., в. кр., — 210.
Зейдлиц (*Seydlitz*), г. л. кр., — 19, 33, 60, 70, 88, 90, 91, 92, 96, 99, 102—107, 124, 126, 138—144, 147, 151, 155, 156, 158, 160, 163, 165, 168, 171, 180, 183, 184, 190, 207, 299.
Зейдлиц (*Seydlitz*) г. г. с., — 62.
Зелэ (*Zélée*), фр. к. л., — 49.
Златоуст (*Иоанн Златоуст*), р. л. к. — 254.
Зубиэн (*Zubian*), бр. эс. м., — 193.
Зулу (*Zulu*), бр. эс. м., — 193.

И

Ибуки (*Ibuki*), яп. бр. кр., — 77, 80.
Ивами (*Iwami*), яп. брц., быв. *Орел*, р. брц., — 114, 115.
Ивате (*Iwate*), яп. бр. кр., — 114.
Идзумо (*Idzumo*), яп. бр. кр., — 49.
Иена (*Iena*), фр. брц., — 256.
Ильтис (*Iltis*) г. к. л., — 113.
Император Александр III, р. л. к., — 253, 256, 257.
Императрица Екатерина II, р. л. к., — 253, 256, 257.
Императрица Мария, р. л. к., — 253, 255, 256.
Инвинсибл (*Invinsible*), бр. л. кр., — 30, 31, 60, 63—67, 129, 137, 150, 151, 153, 155, 172, 176, 178, 181, 247, 301.
Индефатигэбл (*Indefatigable*) бр. л. кр., — 126, 134, 137, 138, 140, 141, 151, 154, 176, 181, 240, 243—247, 251.
Индомитэбл (*Indomitable*), бр. л. кр., — 100—102, 106, 147, 150, 151, 155, 157, 184, 240, 242—248, 251.
Интрепид (*Intrepid*), бр. п., — 205, 206.
Интрепид (*Intrepid*), бр. кр., — 238.
Интрепидо (*Intrepido*) ит. эс. м., — 280.
Инфлексибл (*Inflexible*), бр. л. кр., — 60, 61, 63 — 67, 150, 151, 155, 157, 184, 240, 243, 245, 247, 250, 262, 263, 265, 267, 268, 269.
Иорк (*York*), г. брон. кр., — 88.
Иррезистибл (*Irresistible*), бр. л. к., — 260, 264, 268, 269.

К

Кавур (*Конте ди Кавур* — *Conte di Cavour*), ит. л. к., — 277.
Кайзер (*Kaiser*), г. л. к., — 43, 91, 97, 151, 153, 155, 159, 160, 167, 197, 201, 234.
Кайзер Вильхельм дер Гроссе (*Kaiser Wilhelm der Grosse*), г. п., поздн. в. кр., — 22, 72, 75.
Кайзерин (*Kaiserin*), г. л. к., — 97, 151, 155, 167, 197, 201, 234.
Кайзерин Елизабет (*Kaiserin Elisabeth*), а.-в. кр., — 113.
Калипсо (*Calypso*), бр. лег. кр., — 201.
Кампания (*Campania*), бр. автр., — 132.
Канопус (*Canopus*), бр. брц., — 51, 52, 53, 60, 62, 265, 267.
Каппеллини (*Cappellini*), ит. мон. (плав. бат.), — 283.
Кап Трафальгар (*Cap Trafalgar*), г. в. кр., — 72, 75.
Карло Альберто (*Carlo Alberto*), ит. брон. кр., — 278.
Карльсруэ (*Karlsruhe*), г. лег. кр., — 72—75, 82, 111, 283, 300, 302.

Кармания (*Carmania*), бр. в. кр., — 75, 76.
Карнарвон (*Carnarvon*), бр. брон. кр., — 61, 62, 63, 66, 67, 68, 73.
Карсо (*Carso*), ит. плав. бат., — 283.
Кассандра (*Cassandra*), бр. лег. кр., — 236.
Кастор (*Castor*), бр. лег. кр., — 161, 165.
Кварто (*Quarto*), ит. лег. кр., — 280.
Кединген (*Kedingen*), г. п. с., — 201.
Келайопи (*Calliope*), бр. лег. кр., — 150, 160.
Кенгуру (*Kanguroo*), фр. п. б. п. л., — 215.
Кемберленд (*Cumberland*), бр. брон. кр. — 73.
Кёниг (*König*), г. л. к., — 145, 151, 155, 156, 158, 159, 167, 234.
Кеннет (*Kennet*), бр. эс. м., — 114.
Кент (*Kent*), бр. брон. кр., — 63, 64, 68, 69, 70.
Кентербери (*Canterbury*), бр. лег. кр., — 147, 150, 151.
Керолайн (*Caroline*), бр. лег. кр. — 160.
Кёльн (*Cöln*), г. лег. кр. — 31, 33, 34, 37, 38.
Кёниг Альберт (*König Albert*) г. л. к., — 97, 187, 197, 234.
Кёнигин Луизе (*Königin Luise*), г. в. м. з. — 14, 28.
Кёнигсберг (*Königsberg*), г. лег. кр., — 51, 72, 73, 76, 77, 201.
Кинг Альфред (*King Alfred*), бр. брон. кр. — 73.
Кинг Джордж V (*King George V*), бр. л. к., — 97, 151, 155, 161.
Кинг Стефен (*King Stephen*), бр. т., — 122, 127.
Кинг Эдуард (*King Edward*), бр. л. к., — 16, 25, 88, 93, 120, 128, 132.
Клан Мактевиш (*Klan Mactavish*), бр. п., — 120.
Клеопатра (*Cleopatra*), бр. лег. кр., — 124, 127.
Клио (*Clio*), бр. ш., — 275.
Кокрэн (*Cochrane*), бр. брон. кр., — 150.
Колосез (*Colossus*), бр. л. к., — 151, 155, 184.
Колингууд (*Collingwood*), бр. л. к. — 151, 155.
Кольберг (*Kolberg*), г. лег. кр., — 88, 91, 93, 97, 99, 100. 101, 106.
Комес (*Comus*), бр. лег. кр., — 150.
Комет (*Komet*), г. к. л., — 49.
Комет (*Comet*), бр. к. л., — 116.
Комет (*Comet*), бр. эс. м., — 288.
Конго (*Kongo*), яп. л. кр., — 47.
Конкерор (*Conqueror*), бр. л. к., — 96, 97, 181, 155.
Конкуэст (*Conquest*), бр. лег. кр., — 127.
Константин, эс. м. СССР, — 237.
Констэнс (*Constance*), бр. лег. кр., — 150.
Контэст (*Contest*), бр. эс. м., — 166.
Кореец, р. к. л., — 232.
Корнуол (*Cornwall*), бр. брон. кр., — 61, 63, 64, 68, 69, 73.
Корнуолис (*Cornwallis*), бр. л. к., — 262—264, 267.
Корэджес (*Courageous*), бр. л. к., — 88, 201.
Кресси (*Cressy*), бр. брон. кр., — 29, 31, 40—42, 86, 259.
Кристофер (*Christopher*), бр. эс. м. — 151.
Кронпринц (*Kronprinz*), г. л. к., — 151, 153, 155, 167, 192, 234.
Кронпринц Вильхельм (*Kronprinz Wilhelm*), г. в. кр., — 82.
Кронпринц Вильхельм (*Kronprinz Wilhelm*), г. с.-л., — 201.
Кубанец, р. к. л., — 252, 253.
Кукко (*Cucco*), ит. плав. бат., — 283.
Куин (*Queen*), бр. в. тр., — 193.
Куин Мери (*Queen Mary*), бр. л. кр. — 19, 31, 60, 97, 100, 102, 126, 134, 137—140, 142—144, 154, 172, 174—176, 178, 181.
Куин Елизабет (*Queen Elisabeth*), — бр. л. к., — 12, 129, 187, 260, 261, 263—267, 271—273, 292, 303.
Курама (*Kurama*), яп. брон. кр., — 61.
Курбэ (*Courbet*), фр. л. к., — 242, 243.
Курфюрст (*Kurfürst*), г. л. к., — 151, 234.
Кьюрасо (*Curacoa*), бр. лег. кр., — 236.
Кэнэда (*Canada*), бр. л. к., — 17, 151, 155.
Кэроляйн (*Caroline*), бр. лег. кр., — 150.
Кэшинг (*Cushing*), п. США, — 110.
Кюри (*Curie*), фр. п. л., — 250.

Л

Ладога, р м. з., — 232.
Лейвли (*Lively*), бр. эс. м., — 88.
Ландовери Касл (*Landovery Castle*), бр. г. с., — 213.
Ланкастер (*Lancaster*), бр. брон. кр., — 73.
Ларк (*Lark*), бр. эс. м., — 31.
Лассо (*Lassoo*), бр. эс. м., — 124.
Лауфорд (*Lawford*), бр. эс. м., — 31.
Лафори (*Lafory*), бр. эс. м., — 31.
Лаэртес (*Laertes*), бр. эс. м., — 31, 36, 127.
Леврок (*Laverock*), бр. эс. м., — 124, 194.
Левэйатан (*Leviathan*), бр. брон. кр., — 73.
Лейпциг (*Leipzig*), г. лег. кр., — 46, 47, 49, 50, 52—55, 57, 63, 64, 68, 69.
Лейтенант Пущин, р. эс. м., — 256.
Ленокс (*Lennox*), бр. эс. м., — 31, 45.
Ленфренк (*Lanfranc*), бр. г. с., — 212.
Леон Гамбетта (*Leon Gambetta*), фр. брон. кр., — 251.
Леонардо да-Винчи (*Leonardo da Vinci*), ит. л. к., — 277, 282.

Леопард (*Leopard*), г. в. кр., — 210.
Лепард (*Leopard*), бр. эс. м., — 88.
Лепунг (*Lapwing*), бр. эс. м., — 31.
Лерчер (*Lurcher*), бр. эс. м., — 31.
Либау (*Libau*), г. в. кр., — 126.
Либерти (*Liberty*), бр. эс. м., — 31, 36, 37.
Либертэ (*Liberté*), фр. брц., — 256.
Ливерпуль (*Liverpool*), бр. лег. кр., — 31, 36, 84, 85.
Лиджен (*Legion*), бр. эс. м., — 31, 49.
Лидиард (*Lydiard*), бр. эс. м., — 31.
Лизард (*Lizard*), бр. эс. м., — 31, 289.
Лизендер (*Lysander*), бр. эс. м., — 31.
Лика (*Lika*), а.-в. эс. м., — 280.
Линет (*Linnet*), бр. эс. м., — 31.
Линкс (*Lynx*), бр. эс. м., — 93, 94, 117.
Лионидас (*Leonidas*), бр. эс. м., — 31.
Лондон (*London*), бр. л. к., — 277.
Лорд Клайв (*Lord Clive*) бр. мон., — 118, 120.
Лорд Нельсон (*Lord Nelson*) бр. л. к., — 16, 25, 260, 263, 266—268.
Лорел (*Laurel*), бр. эс. м., — 31, 36, 37.
Лоренс (*Lawrence*), бр. в. п., — 116.
Лоустофт (*Lowestoft*), бр. лег. кр., — 31, 33, 35, 100, 286.
Лоял (*Loyal*), бр. эс. м., — 45.
Лузитания (*Lusitania*), бр. п., — 99, 108, 110, 224.
Лукаут (*Lookout*), бр. эс. м., — 31.
Лукс (*Luchs*), г. к. л., — 113.
Луис (*Louis*), бр. эс. м., — 31.
Лусифер (*Lucifer*), бр. эс. м., — 31.
Лэдиберд (*Ladybird*), бр. к. л., — 288.
Лэндрейл (*Landrail*), бр. эс. м., — 28, 31.
Лэнс (*Lance*), бр. эс. м., — 28, 31, 45, 123.
Любек (*Lübeck*), г. лег. кр., — 226, 231.
Лютцов (*Lützow*), г. л. кр., — 124, 127, 136—144, 147, 151, 153, 155—157, 162, 168, 170, 178, 179, 181, 184, 185.
Люэлин (*Llewellyn*), бр. эс. м., — 31, 194.
Ляйон (*Lion*), бр. л. кр., — 31, 37, 60, 95, 97, 101—103, 105—107, 126, 134, 138—141, 143, 151, 154, 155, 157, 159, 171—173, 178, 188, 299, 301.
L-3, г. дир., — 21, 99.
L-4, г. дир., — 99.
L-5, г. дир., — 105, 233.
L-7, г. дир., — 117, 126, 128.
L-9, г. дир., — 132.
L-11, г. дир., — 127, 171.
L-13, г. дир., — 127.
L-14, г. дир., — 132, 160.
L-16, г. дир., — 127, 132.
L-17, г. дир., — 127, 171.
L-19, г. дир., — 122.
L-20, г. дир., — 127, 128.
L-21, г. дир., — 127, 132.
L-23, г. дир., — 127, 132.
L-38, г. дир., — 234.
L-50, г. дир., — 208.
L-53, г. дир., — 208.
L-55, бр. п. л., — (теперь — п. л. СССР), — 9, 237.
L-60, г. дир., — 208.

М

Мавритания (*Mauretania*), бр. п., — 110.
Магдебург (*Magdeburg*), г. лег. кр., — 74, 100, 225—228, 297.
Магон (*Magon*), фр. эс. м., — 203.
Маджестик (*Madjestic*), бр. л. к., (брц.) — 118, 258, 264, 273.
Майнц (*Mainz*), г. лег. кр., — 31, 33, 34, 36, 38.
Македония (*Macedonia*), бр. в. п., — 61, 63, 64, 70.
Македония (*Macedonia*), г. п., — 82.
Макензен (*Mackensen*), г. л. кр., — 303.
Малайа (*Malaya*), бр. л. к., — 140, 143, 146, 151, 155, 167, 168, 172, 177, 183, 301.
Малакэйт (*Malachite*), бр. п., — 89.
Мальбро (*Marlborough*), бр. л. к., — 151, 155, 157, 164, 167, 170, 178, 182, 184, 187.
Маниту (*Manitou*), бр. в. трн., — 275.
Марат, л. к., СССР, быв. *Петропавловск*, р. л. к., — 9.
Мариот (*Mariotte*), фр. п. л., — 274.
Мария (*Maria*), гол. п., — 74, 302.
Мария (*Maria*), г. п., — 112.
Маркграф (*Markgraf*), г. л. к., — 151, 153, 155, 156, 158, 167, 170, 190, 234.
Маркомания (*Markomannia*), г. уг., — 77, 78.
Маршал Ней (*Marshal Ney*), бр. мон., — 195.
Маршеа (*Marcia*), бр. п., — 221.
Меджидие (*Medjidieh*), тур. лег. кр., — 253, 255.
Медуза (*Medusa*), бр. эс. м., — 124.
Медуза (*Medusa*), ит. п. л., — 278.
Мелбурн (*Melbourne*), бр. лег. кр., — 47, 80.
Мельпомен (*Melpomene*), бр. эс. м., — 125.
Мессудие (*Messudieh*), тур. брц., — 251.
Метеор (*Meteor*), г. в. м. з., — 99, 116, 117.
Мёве (*Möwe*), г. в. кр., — бывш. *Пунго* (*Pungo*), г. п. — 99, 120, 121, 192, 209, 291.
Мёрси (*Mersey*), бр. мон., — 76, 77, 83.
Мидилли (*Бреслау*), — 252.
Митеор (*Meteor*), бр. эс. м., — 105, 106.
Минерва (*Minerva*), фр. кр., — 275.
Миносима (*Minoshima*) яп. брц., бывш. *Сенявин*, р. брц., — 114.
Минотаур (*Minotaur*), бр. брон. кр., — 47, 77, 150, 151.

Мирабо (*Mirabo*), фр. л. к., — 288.
Мой (*Moy*), бр. эс. м., — 91.
Мольтке (*Moltke*), г. л. кр., — 33, 60, 88, 90—92, 96, 99, 101, 102, 105, 106, 108, 127, 138, 139—143, 151, 155, 156, 165, 190, 201, 207, 225, 228, 232, 234.
Монарк (*Monarch*), бр. л. к., — 27, 96, 97, 151, 155.
Монж (*Monge*), фр. п. л., — 280.
Монкальм (*Montcalm*), фр. брон. кр., — 48.
Монмаут (*Monmouth*), бр. брон. кр., — 46, 50, 51—56, 58, 73.
Монфальконе (*Monfalcone*), ит. плав. бат., — 283.
Морис (*Morris*), бр. эс. м., — 203.
Муавенет-и-Милет (*Muavenet-i-Millet*), тур. эс. м., — 252, 273.
Муанза (*Muansa*), г. в. п., — 113.
Мускэ (*Mousquet*), фр. эс. м., — 79.
Мэль (*Mehl*), фр. эс. м., 203.
Мери Роз (*Mary Rose*), бр. эс. м., — 200.
Мюнхен (*München*), г. лег. кр., — 97.
М-15, бр. мон., — 288.
М-25, бр. мон., — 119, 238.
М-27, бр. мон., — 238.
М-28, бр. мон., — 289.
М-29, бр. мон., — 288.
М-31, бр. мон., — 288.
М-32, бр. мон., — 288.
М. А. S.-9, ит. торп. к., — 284.
М. А. S.-13, ит. торп. к., — 284.
М. А. S.-15, ит. торп. к., — 286.
М. А. S.-21, ит. торп. к., — 286.

Н

Найгер (*Niger*), бр. к. л., — 84.
Нассау (*Nassau*), г. л. к., — 97, 155, 166, 167, 168, 183, 184, 232.
Нельсон — см. *Лорд Нельсон*.
Нептюн (*Neptune*), бр. л. к., — 125, 151, 155.
Нестор (*Nestor*), бр. эс. м., — 145, 181.
Нереиде (*Nereide*), ит. п. л., — 279.
Никожен (*Nicosian*), бр. п., — 111.
Нилуфер (*Nilufer*), тур. м. з., — 252.
Нимф (*Nymphe*), бр. эс. м., — 44.
Нино Биксио (*Nino Bixio*), ит. кр., — 280.
Новара (*Novara*), а.-в. лег. кр., — 278, 282, 283, 286.
Новик, р. эс. м., — 232, 236.
Номэд (*Nomad*), бр. эс. м., — 145, 154, 181, 182.
Нонсеч (*Nonsuch*), бр. эс. м., — 183.
Нормандн (*Normandie*), фр. л. к., — 299.
Норт Стар (*North Star*), бр. эс. м., — 206.
Нотинхем (*Nottingham*), бр. лег. кр., — 31, 33, 35, 95, 98, 100, 140, 143, 144, 151, 165, 190—192.
Ньюбизн (*Nubian*), бр. эс. м., — 193.
Ньюкасл (*Newcastle*), бр. лег. кр., — 47, 49.
Нью Зиленд (*New Zealand*), бр. л. кр., — 30, 31, 60, 97, 100, 101, 102, 105, 106, 125, 126, 134, 138, 140, 141, 142, 143, 151, 155, 184, 241.
Нью Йорк (*New Iork*), л. к. США — 202.
Нэтел (*Natal*), бр. брон. кр., — 256.
Нюрнберг (*Nürnberg*), г. лег. кр., — 46, 47, 50, 52, 54, 56, 57, 62, 63, 66, 68, 69, 70.
№ 11, а.-в. м., — 283.
№ 80, а.-в. м., — 278.

О

Один (*Odin*), бр. ш., — 116.
Одэшес (*Audacious*), бр. л. к. — 72, 84 — 87.
Окиносима (*Okinoshima*), яп. брц., бывш. *Апраксин*, р. брц., — 114.
Олег, р. кр., — 228, 230.
Олимпик (*Olympic*), бр. п., — 84.
Ольденбург (*Oldenburg*), г. л. к., — 97, 151, 155, 167.
Ондонтэд (*Undaunted*), бр. лег. кр., — 44, 98, 100, 124.
Онслот (*Onslaught*), бр. эс. м., — 170.
Орифлям (*Oriflamme*), фр. эс. м., — 119.
Орама (*Orama*), бр. в. п., — 61.
Орора (*Aurora*), бр. лег. кр., — 98, 100.
Ортега (*Ortega*), бр. п., — 50.
Ослябя р. брц., — 301.
Острэлия (*Australia*), бр. л. кр. — 47, 48, 51. 60, 113, 125, 126, 187.
Остфрисляндн (*Ostfriesland*), г. л. к., — 97, 145, 151, 155, 167, 168, 171.
Орайон (*Orion*), бр. л. к., — 97, 151, 155.
Отранто (*Otranto*), бр. в. п., — 50, 51 — 56, 58, 60.
Офелия (*Ophelia*), г. п., — 45.
Ошен (*Ocean*), бр. л. к., — 116, 264, 268, 269, 275.
Офилиэ (*Ophelia*), бр. эс. м., — 151.

П

Павел I, р. л. к., — 226.
Пайонир (*Pioneer*), бр. лег. кр., — 77.
Паллада, р. брон. кр., — 225 — 229.
Память Азова, р. кр., — 236.
Память Меркурия, р. к.-б., — 9.
Пантелеймон, р. л. к., — 254, 275.
Пантера, п. л. СССР, — 237.
Парагон (*Paragon*), бр. эс. м., — 194.
Партридж (*Partridge*), бр. эс. м., — 200.
Патфайндер (*Pathfinder*), бр. лег. кр., — 31, 39.
Пегасус (*Pegasus*), бр. лег. кр., — 51, 72, 76, 77.
Пелью (*Pellew*), бр. эс. м., — 200.

Пенéлопи (Penelope), бр. лег. кр., — 127.
Петард (Petard), бр. эс. м., — 144, 169.
Петрол (Patrol), бр. лег. кр., — 92.
Петропавловск, р. л. к., — 9, 231, 236, 237.
Петропавловск, р. брц., — 198, 301.
Пиза (Pisa), ит. брон. кр., — 278, 286.
Пиллау (Pillau), г. лег. кр., — 151, 167, 168, 180, 197.
Пирамес (Pyramus), бр. лег. кр., — 48, 77.
Победа, р. брц., — 302.
Позен (Posen), г. л. к., — 97, 145, 155, 166, 167, 232.
Полтава, р. л. к., — 231.
Поммерн (Pommern), г. л. к. — 167, 170, 181, 182, 185.
Понтопорос (Pontoporos), гр. п., — 78.
Поппи (Poppy), бр. ш., т., — 122.
Португаль (Portugal), р. г. с., — 256.
Принс Джордж (Prince George), бр. л. к., — 265.
Принс Руперт (Prince Rupert), бр. мон., — 117.
Принсес Роял (Princess Royal), бр. л. кр., — 31, 60, 100, 101, 106, 134, 138—140, 143, 145, 151, 155, 172, 173, 178.
Принц Адальберт (Prinz Adalbert), г. брон. кр., — 230, 231, 233.
Принц-регент Люитпольд (Prinz-regent Luitpold), г. л. к., — 96, 151, 155, 167, 197, 234.
Принц Хейнрих (Prinz Heinrich), г. брон. кр., — 97, 231.
Принц Эйтель Фридрих (Prinz Eitel Friedrich), г. в. кр., — 46, 82.
Принц Эуген (Prinz Eugen), а.-в. л. к., — 241.
Принцес Алисе (Princess Alice), г. уг., — 77.
Провидент (Provident), бр. т., — 96.
Прут, р. м. з., — 252, 253, 255.
Пунго (Pungo), г. п., позднее — *Мёве*, г. в. кр., — 120.

Р

Рамсэ (Ramsey), бр. в. п., — 117.
Регенсбург (Regensburg), г. лег. кр., — 140, 144, 151, 157, 164, 165, 197.
Реглен (Raglan), бр. мон., — 277, 289.
Реджина Маргерита (Regina Margerita), ит. л. к., — 282.
Рейнбоу (Rainbow), бр. кр., — 49.
Рейнланд (Rheinland), г. л. к., — 97, 155, 166, 167, 236.
Регэн (Requin), фр. брц., — 275, 288.
Рена (Rena), нор. п., замаскир. *Грейф*, г. в. кр., — 121.
Реноден (Renandin), фр. эс. м., — 280.
Ретвизан, р. брц., — 49.
Решительный, р. эс. м., — 70.
Ривендж (Revenge), бр. л. к. (старый) позднее — *Ридаутбл*, — 90.
Ривендж (Revenge) бр. л. к. (новый), — 151, 155, 158, 167, 170, 208, 299.
Ривер Клайд (River Clyde), бр. в. трн., — 272.
Ридаутбл (Redoutable), бр. л. к., — 119, быв. *Ривендж*.
Ризолюшен (Resolution), бр. л. к., — 187.
Ринаун (Renown), бр. л. кр., — 88, 187, 192, 201, 300.
Рипалс (Repulse), бр. л. кр., — 88, 187, 192, 201, 208.
Ристор (Restore), бр. д., — 280.
Роксборо (Roxburgh), бр. брон. кр., — 98, 112.
Рома (Roma), ит. л. к., — 280.
Роон (Roon), г. брон. кр., — 94, 97, 231.
Россия, р. брон. кр., — 23, 105, 228, 230, 233.
Росток (Rostock), г. лег. кр., — 97, 99, 151, 166, 167, 171, 181, 183, 185.
Роялист (Royalist), бр. лег. кр., — 150.
Роял Оок (Royal Oak), бр. л. к., — 151, 155.
Роял Соврен (Royal Sovereign), бр. л. к., — 129, 187.
Рубенс (Rubens), г. п., — 112.
Рьюэ (Rewa), бр. г. с., — 213.
Рэссел (Russel), бр. л. к., — 40, 287.
Рюрик, р. кр., — 23, 105.
Рюрик, р. брон. кр., — 226, 228, 230, 231.
Рязань, р. п., — 47.

С

Саида (Saida), а.-в. лег. кр., — 282.
Сайки (Psiche), бр. лег. кр., — 47, 48.
Саймун (Simoon), бр. эс. м., — 194.
Санда (Sanda), бр. як., — 120.
Санта-Изабел (Santa Isabel), г. в. с., — 70.
Сарденья (Sardegna), ит. л. к., — 278.
Сарпидон (Sarpedon), бр. п., — 221.
Саутэмптон (Southampton), бр. лег. кр., — 31, 36, 95, 98, 100, 101, 126, 140, 143 — 145, 151, 158, 159, 165.
Сафир (Saphir), фр. п. л., — 251.
Свобода, см. СССР, — 237.
Свободная Россия, л. к. РСФСР, быв. *Имп. Екатерина II*, р. л. к., — 257.
Севастополь, р. л. к., — 231.
Сен-Винсент (St. Vincent), бр. л. к., — 151, 155.
Сендфлай (Sandfly), бр. эс. м., — 31.
Сиверн (Severn), бр. мон., — 76, 77, 83.
Сент Истван (Czent Istvan), а.-в. л. к., — 236, 241, 277, 286, 297.
Сентьюриен (Centurion), бр. л. к., — 97, 151, 155.
Сивуч, р. к. л., — 232.
Сидни (Sidney), бр. лег. кр., — 47, 80 — 82, 298.

Сиратае (Siratae), яп. эс. м., — 115.
Сириус (Sirius), бр. п., — 206.
Сирсэ (Sirce), фр. п. л., — 283.
Слава, р. л. к., — 225, 226, 231, 232, 234, 235.
Стаунч (Staunch), бр. эс. м., — 288.
Стронбоу (Strongbow), бр. эс. м., — 200.
Спароухок (Sparrowhawk), бр. эс. м., — 166, 181.
Спиди (Speedy), бр. т.-к. л., — 40.
Спитфайр (Spitfire), бр. эс. м., —166, 167, 183, 184, 186.
Суво (Suwo), яп. брц., быв. р. брц. *Пересвет*, — 114, 115.
Суворов, р. брц., — 173.
Суифт (Swift), бр. эс. м., — 194, 195.
Суифтшер (Swiftsure), бр. л. к., — 265, 275.
Сьюперб (Superb), бр. л. к., — 151, 155, 169, 256, 289.
Сьюреда (Surada), бр. п., — 221.
Сэр-Дж. Муур (Sir J. Moor), бр. мон., — 118.
Сэрпрайс (Surprise), бр. эс. м., — 202.
Сэфолк (Suffolk), бр. брон. кр., — 73.
Сюрприз (Surprise), фр. к. л. — 215.
Сюссекс (Sussex), фр. п., — 123, 224.
Сюфрен (Suffren), фр. л. к., — 215, 251, 263, 269.
S-13, г. эс. м., — 33.
S-20, г. эс. м., — 196.
S-22, г, эс. м., — 124.
S-31, г. эс. м., — 232.
S-35, г. эс. м., — 159, 181.
S-50, г. эс. м., — 194.
S-90, а.-в. эс. м., — 114, 115.
S-91, г. эс. м., — 233.
S-115, г. эс. м., — 44.
S-116, г. эс. м., — 44.
S-117, г. эс. м., — 44.
S-118, г. эс. м., — 44.
S-119, г. эс. м., — 44.
S-177, г. эс. м., — 233.
SL-3, г. дир., — 234.
SL-6, г. дир., — 233.

Т

Тайгер (Tiger), бр. л. кр., — 60, 97, 100—102, 106, 107, 134, 138—140, 142, 143, 151, 155, 172, 175, 183.
Тайгрес (Tigress), бр. эс. м., — 289.
Таначихо (Takachiho), яп. кр., — 115.
Танго (Tango), яп., брц., быв. *Полтава*, р. брц., — 114, 115.
Таранаки (Taranaki), бр. т., — 111.
Татра (Tatra), а.-в. эс. м., — 283, 286.
Тегетхов (Tegetthoff), а.-в. л. к., — 241, 286.
Тексас (Texas), л. к. США, — 202.
Темерэр (Temeraire), бр. л. к., — 151, 155, 256, 289.
Тэндерер (Thunderer), бр. л. к., — 151, 155.
Тетис (Thetis), бр. п., — 205, 206.
Тетис (Thetis), г. лег. кр., — 226.
Тигер (Tiger), г. к. л., — 113.
Тизиос (Theseus), бр. кр., — 44.
Тикума (Chikuma), яп. лег. кр., — 78.
Тимур-Хиссар (Timur Hissar) тур. м., — 275.
Типерери (Tipperary), бр. эс. м., — 166 167, 169, 171, 181, 183.
Тирпиц (Tirpitz), г. бер. бат., — 119.
Титан (Titan), гол. п., — 41.
Титания (Titania), г. в. кр., — 47.
Токива (Tokiwa), яп. брон. кр., — 114.
Тоне (Tone), яп. лег. кр., — 114.
Торент (Torrent), бр. эс. м., — 202.
Торнэдо (Tornado), бр. эс. м., — 202.
Трайомф (Triumph), бр. л. к., — 114, 115, 258, 262—264, 273, 275.
Триглав (Triglav), а.-в. эс. м., — 280.
Турбине (Turbine), ит. эс. м., — 278.
Турителла (Turitella), бр. тенд., — 209.
Тэрбьюлент (Turbulent), бр. эс. м., — 169, 181.
Тэрор (Terror), бр. мон., — 195.
Тэст (Test), бр. эсм., — 91.
Тюринген (Thüringen), г. л. к., — 97, 151, 155, 167, 168, 209.
Тюркуаз (Türquoise), фр. п. л., — 275.
Т-33, г. м. тр., — 35, 38.

У

Уайомин (Wyoming), л. к. США, — 202.
Ундине (Undine), г. лег. кр., — 226, 233.
Уодсуорт (Wadsworth), эс. м. США, — 197.
Уорилда (Warilda), бр. г. с., — 213.
Уориор (Warrior), бр. брон. кр., — 60, 149, 150, 151, 153, 155, 156, 172, 176, 177, 181, 187, 240.
Уорспайт (Warspite), бр. л. к., — 140, 143, 151, 153. 155, 178, 187.
Уочусет (Wachusett), в. кр. США, — 70.
У-Фиорд (U-Fjord), д. п. — 134.
Уэймаут (Weymouth), бр. лег. кр., — 76, 77, 240, 245, 280, 286, 287.
Уэвени (Waveney), бр. эс. м., — 91.
U-3, а.-в. п. л., — 279.
U-4, а.-в. п. л., — 278, 279.
U-5, г. п. л., — 109, 251.
U-5, а.-в. п. л., — 279.
U-6, а.-в. п. л., — 281.
U-7, г. п. л., — 109.
U-8, г. п. л., — 102.
U-9, г. п. л., — 31, 41, 44.
U-11, г. п. л., — 109.
U-11, а.-в. п. л., — 278, 279.
U-12, г. п. л., — 84, 250.
U-12, а.-в. п. л., — 279.
U-13, г. п. л., — 28, 109.
U-14, г. п. л., — 250.
U-15, г. п. л., — 28, 109.

U-16, г. п. л., — 89.
U-17, г. п. л., — 44, 86, 89, 117, 224.
U-18, г. п. л., — 89, 109.
U-19, г. п. л., — 84, 126.
U-20, г. п. л., — 44, 108, 110, 192.
U-21, г. п. л., — 39, 89, 108, 273.
U-24, г. п. л., — 96, 110.
U-26, г. п. л., — 231.
U-27, г. п. л., — 83, 84, 111.
U-28, г. п. л., — 110.
U-29, г. п. л., — 109.
U-30, г. п. л., — 192.
U-31, г. п. л., — 109, 287.
U-32, г. п. л., — 132.
U-33, г. п. л., — 256.
U-34, г. п. л., — 281.
U-38, г. п. л., — 112, 215.
U-39, г. п. л., — 214.
U-39, а.-в. п. л., — 280.
U-40, г. п. л., — 111.
U-44, г. п. л., — 212.
U-46, г. п. л., — 187.
U-51, г. п. л., — 187, 196.
U-53, г. п. л., — 191, 215.
U-54, г. п. л., — 219, 220.
U-63, г. п. л., — 187, 191.
U-66, г. п. л., — 132, 191.
U-68, г. п. л., — 196.
U-70, г. п. л., — 121.
U-73, г. п. л., — 287.
U-74, г. п. л., — 196.
U-75, г. п. л., — 189.
U-86, г. п. л., — 213.
U-88, г. п. л., — 110.
U-89, г. п. л., — 283.
U-93, г. п. л., — 202.
U-95, г. п. л., — 202.
U-102, г. п. л., — 189.
U-109, г. п. л., — 202.
U-117, г. п. л., — 220.
U-121, г. п. л., — 220.
U-151, г. п. л., — 220, 221.
U-152, г. п. л., — 220.
U-153, г. п. л., — 220.
U-154, г. п. л., — 220.
U-155, г. п. л., — 220.
U-156, г. л. п., — 220.
UB-7, г. п. л., — 275.
UB-11, г. п. л., — 112.
UB-14, г. п. л., — 275.
UB-18, г. п. л., — 127.
UB-29, г. п. л., — 123, 127.
UB-35, г. п. л., — 202.
UB-38, г. п. л., — 202.
UB-50, г. п. л., — 223.
UB-52, г. п. л., — 286.
UB-56, г. п. л., — 196.
UB-64, г. п. л., — 219.
UC-4, г. п. л., п. з., — 232, 233.
UC-12, г. п. л., п. з., — 281.
UC-24, г. п. л., — 283.
UC-25, г. п. л., — 283.
UC-38, г. п. л., — 287.
UC-50, г. п. л., — 202.
UC-67, г. п. л., — 212.
UC-73, г. п. л., — 220.

Ф

Фаа ди Бруно (Faa di Bruno), ит. мон. (плав. бат.), — 283.
Файрдрэйк (Firedrake), бр. эс. м., — 31.
Файрфлай (Firefly), бр. к. л., — 116.
Фалаба (Falaba), бр. п., — 99, 110.
Фалмут (Falmouth), бр. лег. кр., — 31, 36, 95, 98, 148, 157, 160, 190—192.
Ферет (Ferret), бр. эс. м., — 31.
Филомел (Philomel), бр. лег. кр., — 48.
Финикс (Phoenix), бр. эс. м., — 31.
Фирлес (Fearless), бр. лег. кр., — 30, 31, 33, 35, 36, 98.
Флёрт (Flirt), бр. эс. м., — 193.
Флора (Flora), гол. п., — 41.
Флорида (Florida), бр. п., — 70.
Флорида (Florida), л. к. США, — 202.
Фокс (Fox), бр. лег. кр., — 77.
Фон дер Танн (Von der Tann), г. л. кр., — 33, 60, 88, 90, 93, 96, 99, 126, 127, 138—144, 148, 151, 155, 156, 158, 164, 190, 207, 299.
Форестер (Forester), бр. эс. м., — 31.
Формидэбл (Formidable), бр. л. к., — 96.
Форчен (Fortune), бр. эс. м., — 168, 181.
Франкфурт (Frankfurt), г. лег. кр., — 149, 151, 167, 168.
Фрауэнлоб (Frauenlob), г. лег. кр., — 31—33, 35, 38, 97, 162, 165, 181—183, 185.
Френе́ль (Frenel), фр. п. л., — 280.
Фридрих-дер-Гроссе (Friedrich der Grosse), г. л. к., — 96, 145, 151, 155, 167, 168, 197, 234.
Фридрих Карл (Friedrich Karl), г. брон. кр., — 230.
Фуко (Foucault) фр. п. л., — 279.
Фьюриэс (Furious), бр. л. кр., — 88.
Фьюриэс (Furious), бр. авн., — 208.
Фэби (Phoebe), бр. эс. м., — 206.
Фэйтон (Phaeton), бр. лег. кр., — 268.

Х

Хайнд (Hind), бр. эс. м., — 31.
Хайфляйер (Highflyer), бр. кр., — 75.
Хайясинт (Hyacinth), бр. лег. кр., — 76, 77.
Харди (Hardy), бр. эс. м., — 94.
Хардинджс (Hardinge), бр. в. трн., — 275, 276.
Хатсусе (Hatsuse), яп. брц., — 86.
Хаук (Hawk), бр. кр., — 31, 44, 86, 251.
Хафманден (Havmanden), д. п. л., — 229.
Хела (Hela), г. кр., — 31, 32, 34, 40.
Хемпшир (Hampshire), бр. брон. кр., — 47, 49, 77, 78, 150, 151, 181, 188, 189, 301.

Херкюлес (Hercules), бр. л. к., — 151, 155, 160, 167, 168, 191.
Хермес (Hermes), бр. кр., позднее авм., — 14, 84, 86.
Хидзен (Hizen), яп. л. к., — 49, 82.
Хималайя (Himalaya), бр. в. п., — 276.
Хог (Hogue), бр. брон. кр., — 31, 37, 40, 41.
Хэлсион (Halcyon), бр. т.-к. л., — 87, 88.
Хэмбер (Humber), бр. мон., — 83.
Хэспириен (Hesperian), бр. п., — 110.
Н-4, бр. п. л., — 286.
Н-5, бр. п. л., — 196.
Н-6, бр. п. л., — 121.
Н-7, бр. п. л., — 123.

Ц

Цента (Zenta), а.-в. лег. кр., — 250.
Цесаревич, позднее *Гражданин*, р. л. к. — 226, 235, 301.
Цринъи (Zrinyi), а.-в. л. к., — 242, 250, 278.
Цукуба (Tsukuba), яп. брон. кр., — 61.
С-3, бр. п. л., — 205, 206.
С-9, бр. п. л., — 92.
С-24, бр. п. л., — 111.
С-26, бр. п. л., — 234.
С-27, бр. п. л., — 234.
С-35, бр. п. л., — 234.
С-31, бр. п. л., — 109.
СМВ-5, бр. мот. кат., — 206.
СМВ-7, бр. мот. кат., — 206.

Ч

Чэмпион (Champion), бр. эс. м., — 167.
Честер (Chester), бр. лег. кр., — 17, 130, 145, 147, 149, 150, 156.
Чэтэм (Chatham), бр. лег. кр., — 76, 77, 101, 243.

Ш

Шайтан (Shaitan), бр. к. л., — 116.
Шарк (Shark), бр. эс. м., — 94, 151, 152, 157, 181—183.
Шарльмань (Charlemagne), фр. л. к., — 265, 269.
Шарнгорст (Charnhorst), г. брон. кр., — 46, 49, 50, 51, 53—55, 57, 63—68.
Шарфшютце (Scharfschütze), а.-в. эс. м., — 278.
Шаторено (Chateaurenault), фр. кр., — 287.
Шируотер (Shearwater), бр. ш., — 49.
Шлезиен (Schlesien) г. л. к., — 167.
Шпаун (Spaun), а.-в. лег. кр., — 278.
Штетин (Stettin), г. кр., — 32, 35, 37, 38.
Штральзунд (Stralsund), г. лег. кр., — 30, 33, 35, 88, 95, 97, 99.
Штрасбург (Strassburg), г. лег. кр., — 30, 33, 35, 37, 97.
Штутгарт (Stuttgart), г. лег. кр., — 97, 166, 167.
Шэннон (Shannon), бр. кр., — 150, 151.

Э

Эбдиел (Abdiel), бр. м. з., — 129, 135, 162. 171.
Эджинкоорт (Agincourt), бр. л. к., — 17, 151, 155, 167
Эйтель Фридрих (Eitel Friedrich), г. в. п., — 61.
Экаста (Acasta), бр. эс. м., — 151, 152, 157, 183.
Экетиз (Achates), бр. эс. м., — 169.
Экиллес (Achilles), бр. брон. кр., — 85, 210.
Экирон (Acheron), бр. эс. м., — 31.
Эксмоут (Exmouth), бр. л. к., — 40.
Эктив (Active), бр. лег. кр., — 150.
Эларм (Alarm), бр. эс. м., — 44.
Элиссам (Alyssum), бр. ш., т., — 122.
Элси (Elsie). бр. т., — 200.
Эмден (Emden), г. лег. кр., — 46, 47, 72, 73, 77—82, 298.
Эльбинг (Elbing), г. лег. кр., — 134, 136, 151, 166, 167, 171, 181.
Эмбескэйд (Ambuscade), бр. эс. м., — 93.
Эмéзон (Amazone), бр. эс. м., — 193.
Эмпрес ов Эзиа (Empress of Asia), бр. в. кр., — 77.
Эмпрор ов Индиа (Emperor of India), бр. л. к., — 96, 187.
Эмфион (Amphion), бр. лег. кр., — 14, 28.
Энгадэйн (Engadine), бр. ав. м., — 129, 136.
Эндиз (Andes), бр. в. п., — 121.
Эн Рикмерс (Anne Rickmers), бр. автр., — 275.
Энтрепид (Intrepide), фр. эс. м., — 83.
Энтрим (Antrim), бр. брон. кр., — 88, 98.
Эриел (Ariel), бр. эс. м., — 31.
Эрин (Erin), бр. л. к., — 17, 151, 155.
Эребик (Arabic), бр. п., — 99, 110—112.
Эрэбис (Arabis), бр. ш., т., — 122.
Эребус (Erebus), бр. мон., — 195, 196.
Эрл ов Питерборо (Earl of Peterborough), бр. мон., — 283.
Эрцгерцог Рудольф (Erzherzog Rudolph) а.-в., — 284.
Эск (Usk), бр. эс. м., — 114.
Эспьегл (Espiegle), бр. ш., — 116.
Эссекс (Essex), бр. брон. кр., — 73, 120.
Эстьюриас (Asturias), бр. г. с., — 108, 212.
Этандар (Etandart), фр. эс. м., — 195.
Эттэк (Attack), бр. эс. м., — 31, 105.
Эфис (Aphis), бр. к. л., — 288.

Ю

Юнити (Unity), бр. эс. м., — 94, 189.
Юриэлес (Euryalus), бр. брон. кр., — 31, 275.

Я

Ягуар (Jaguar), г. к. л., — 113.
Якумо (Jakumo), яп. брон. кр., — 114.
Ялеа (Ialea), ит. п. л., — 279.
Ярмут (Jarmouth), бр. л. кр., — 77, 78.
Яроудэйл (Jarrowdale), бр. п. — 209, 210.
Ясима яп. брц., — 86.

К АЛФАВИТНОМУ УКАЗАТЕЛЮ

Сокращения

а.-в. — австро-венгерский
б. — бельгийский
бр. — британский
г. — германский
гол. — голландский
гр. — греческий
д. — датский
ит. — итальянский
нор. — норвежский
р. — русский
тур. — турецкий
фр. — французский
яп. — японский
авм. — авиаматка
авн. — авианосец
автр. — авиатранспорт
бер. бат. — береговая батарея
брон. кр. — броненосный крейсер
брц. — броненосец
в. кр. — вспомогательный крейсер
в. м. з. — вспомогательный минный заградитель
в. п. — вооруженный пароход
в. трн. — воинский транспорт
г. с. — госпитальное судно
д. — дрифтер
дир. — дирижабль
к.-б. — корабль-блоктив
к. л. — канонерская лодка
кр. — крейсер
лег. кр. — легкий крейсер
лид. — лидер
л. к. — линейный корабль
л. кр. — линейный крейсер
м. — миноносец
м. з. — минный заградитель
мон. — монитор
мот. кат. — моторный катер
п. — пароход
пар. — парусник
п. б. — плавучая база
п. з. — подводный заградитель
п. л. — подводная лодка
п. с. — патрульное судно
р. с. — рыболовное судно
с. к. — сторожевой корабль
с.-л. — судно-ловушка
т. — траулер
тенд. — тендер
т.-к. л. — торпедно-канонерская лодка
торп. к. — торпедный катер
тр. — тральщик
трн. — транспорт
уг. — угольщик
ш. — шлюп
эс. м. — эскадренный миноносец
ях. — яхта

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие к переводу П. Трайнина 5

Глава 1. Новые факторы в Великой войне. — Подводная лодка. — Воюющие страны. — Состав флотов. — Дредноуты. — Артиллерийское искусство у англичан и немцев. — Скорострельность артиллерии. — Британская броня. — Недостатки британских снарядов. — Британские торпеды. — Личный состав. — Планы кампании. — Британские базы. — „План № 17". Его опасность с морской точки зрения. — Германский флот предупрежден. — Энергичная работа Британского адмиралтейства.—Гранд-Флит. — Военные руководители.— Гибель первой подводной лодки. — Потопление *Кёнигин Луизе.* — Потопление *Эмфион.* — Германские минные поля в открытых водах. — Британская армия переправляется во Францию . 14—30

Глава 2. Бой у о. Гельголанд. — Силы англичан и их планы. — Дислокация немцев. — Нападение флотилии Тэрвита. — *Фраунлоб* и *Аретьюса.* — Гудэнаф отходит. — Битти вступает в бой. — Гибель *Майнца, Ариадны* и *Кёльна.* — Отход англичан.—Тяжелые потери немцев. — Вильгельм II запрещает выходы флота. — Гибель *Патфайндера.* — Гибель *Хелы.* — Потопление *Абукира, Хог* и *Кресси* подводной лодкой *U-9.*—Последствия катастрофы. — Англичане минируют Северное море. — Гибель *Хаука.* — Взятие Зеебрюгге немцами. — Гибель четырех германских эскадренных миноносцев . . . . . 31—45

Глава 3. Крейсерская эскадра Шпее.—Действия англичан против нее.—Шпее дважды возвращается на Самоа. — Бомбардировка Папити. — *Лейпциг* и *Дрезден.*—Немцы сосредоточивают свои корабли у острова Пасхи. — Приближение Крэдока. — Пагубные ошибки британского штаба.—Проблема управления. — Эскадры в соприкосновении. — Бой у Коронеля. — Меткость огня немцев. — Взрыв на *Гуд Хоуп.* — Гибель *Монмаута.* — Результаты боя. — Причины поражения. — Посылка Фишером линейных крейсеров для уничтожения Шпее.— Скрытные движения Стэрди.—Шпее подходит к Фалкландским островам. — Бой у Фалкландских островов. — Гибель *Шарнгорста* и *Гнейзенау.* — Попадания и повреждения. — Гибель *Лейпцига* и *Нюрнберга.* — Уход *Дрездена* и его гибель в Чилийских водах . . . . . 46—71

Глава 4. Германская война против торговли. — Действия *Карльсруэ.* — Потопление *Кайзер Вильхельм дер Гроссе* и *Кап Трафальгар.* — *Кёнигсберг* и *Пегасус.* — Крейсерство *Эмдена.* — Потопление *Жемчуга.* — Гибель *Эмдена* у Кокосовых островов. — Его тяжелые потери. — Бомбардировка бельгийского побережья. — Подводные лодки в Английском канале. — Гранд-Флит теряет *Одэшес* . . . . . 72—85

Глава 5. Лорд Фишер в Адмиралтействе. — Минные заграждения в Северном море. — Обстрел г. Ярмут. — Громадная судостроительная программа Фишера. — Подводные лодки у Скапа Флау. — Потопление парохода *Глитра* подводной лодкой *U-17.* — Набег на Хартлепул. — Ответные действия англичан. — Обстрел Хартлепул, Скарборо и Уитби. — Англичане входят в соприкосновение с германскими линейными крейсерами. — Случайная потеря соприкосновения. — Опасное положение англичан . . 86—98

Стр.

Глава 6. Первый налет цеппелинов на Великобританию. — Хиппер выходит на Доггер-банку. — Встреча с Битти. — Бой у Доггер-банки. — Тяжелое попадание в *Зейдлиц*. — Флагманский корабль Битти сильно поврежден. — Последние минуты *Блюхера*. — *Ляйон* отстает. — Бой прерывается. — Попадания и потери. — Фишер недоволен. — Расширение деятельности германских подводных лодок. — Объявление блокады Великобритании. — Потопление *Фалабы* и *Лузитании* подводными лодками. — Впечатление, произведенное потоплением на нейтральные державы. — Британская контрблокада Германии.—Дело *Баралонга*. — Захват германских морских баз. — Осада Киао-Чао. — Его падение. — Операции в Мессопотамии. — Крейсерство *Метеора*.—Бомбардировка бельгийского побережья. — Крейсерство *Мёве* и *Грейфа*. — Потопление *Эребиса*. — Шеер вступает в командование Флотом Открытого моря. — Походы к Терсхеллингу. — Схватка в Гельголандской бухте . . . . . 99—125

Глава 7. Восстание синфайнеров. — Бомбардировка Лоустофта. — Канун Ютландского боя. Планы Шеера. — Гранд-Флит выходит в море. — Состав обоих флотов. — Тактика англичан. — Тэрвит задержан. — Британские линейные крейсера и линейный флот без зрительной связи. Элемент времени в бою. — Битти вступает в соприкосновение с немцами. — Завязка боя. — Преимущества Битти. — Скорость стрельбы германской артиллерии. — Тяжелое попадание в *Ляйон*. — Гибель *Индефатигэбла*. — Броня *Фон-дер-Танна* пробита. — Гибель *Куин Мэри*. — Появление германского линейного флота. — Смелая разведка *Саутэмптона*. — Испытания 5-й эскадры линейных кораблей . . . . . 126—146

Глава 8. Хууд подходит к месту боя. — Битти входит в соприкосновение с Джеллико.—Арбетнот и Хууд отбрасывают германскую завесу. — Незамеченный подход линейного флота Джеллико. — Задержка в развертывании. — Трудность развертывания. — Гибель *Дифенс*. — Взрыв *Инвинсибля*. — Развертывание британского линейного флота влево. — Смелый маневр Шеера. — Сильнейший огонь по немцам. — Неудачная попытка англичан сблизиться. — Шеер бросает в атаку линейные крейсера. — Битти просит помощи линейного флота. — Помощь запаздывает. — Британские эскадренные миноносцы отозваны . . . . . 147—161

Глава 9. Опасное положение германского флота. — Отказ англичан от ночного боя. — Использование британских эскадренных миноносцев для обороны. — Гибель *Фрауэнлоб*. — Столкновение германских линейных кораблей с британскими эскадренными миноносцами. — Гибель *Блэк Принса*. — Германский флот проходит позади британского.— Потопление *Лютцова* его экипажем. — Последнее соприкосновение. — Уход немцев в свои базы . . . . . 162—171

Глава 10. В бою на *Ляйоне*. — На *Принсес Роял*. — Гибель *Куин Мэри*. — На *Тайгере*. — Конец *Инвинсибля*. — Последние часы *Уориора*. — Большой пожар на *Малайа*. — На германских кораблях. — Пожар на *Дерфлингере*. — Повреждения *Зейдлица*. — Его спасение . 172—180

Глава 11. Потери обеих сторон. — 100 британских и 120 германских попаданий. — Героизм эскадренных миноносцев. — Главные силы британского флота не вступали в бой. — Результат—победа немцев „по очкам". — Отсутствие решительного результата. — Крупные последствия спасения германского флота. — Затяжка войны. — Затруднения британского командования. — Оборонительная тактика. — Перемены после боя. — Катастрофа с *Хемпширом*. — Гибель Китченера . . . . . 181—189

Глава 12. Выход Шеера в августе 1916 г. — Гибель крейсеров *Нотингэм* и *Фалмут*. — Джеллико. — Первый морской лорд. — Дуврский барраж. — Набеги германских эскадренных миноносцев. — Новое оружие. — Бомбардировка побережья Бельгии. — Кийз сменяет Бэкона. — Новое заграждение в Английском канале. — Деятельность германских подводных лодок. — Планы закупорки германских баз. — Северное минное заграждение. — Два нападения на Скандинавский конвой. — Бой 17 ноября 1917 г. в Гельголандской бухте. — Линейные корабли США в Скапа

Стр.

Флау. — Германское нападение на Дуврский патруль. — Заблокирование Зеебрюгге. — Последний поход Шеера. — Планы ослабления Гранд-Флита. — Восстание в германском флоте. — Последние рейды германских каперов . . . . . 190—210

Глава 13. Подводная война. — Ее возрастающая жестокость. — Нападения на госпитальные суда. — Громадные потери союзников. — Торговые подводные лодки. — Подводные лодки достигают берегов Америки. — Начало беспощадной подводной войны. — Быстрое увеличение потерь тоннажа. — Патрули или конвой. — Кризис, возникший из-за колебаний Вильсона. — Успех системы конвоев. — Потопление *Джустиниа*. — Германские подводные крейсера. — Новые заграждения и новые мины. — Британские и германские потери в подводных лодках. — Уничтожение больше трети британского торгового флота . . . . . 211—224

Глава 14. Операции на Балтийском море. — План Фишера. — Минирование проходов в Балтийское море. — Гибель *Магдебурга*. — Потопление *Паллады* подводной лодкой. — Британские подводные лодки проникают в Балтийское море. — Их действия. — Атака *Мольтке* подводной лодкой. — *Е-13* выходит из строя. — Действия Швеции. — Падение дисциплины у русских. — Немцы занимают Рижский залив. — Потопление *Славы*. — Германская экспедиция в Финляндию. — Операции британского флота против большевиков. — Нападение британских торпедных катеров на Кронштадт. — Действия англичан на Белом море . . . . . 225—238

Глава 15. Средиземное море. — *Гебен* и *Бреслау*. — Планы операций союзников. — Силы союзников. — Угроза со стороны австро-венгерского флота. — Движения англичан и французов. — Британские крейсера в соприкосновении с *Гебеном*. — *Гебен* уходит. — Германские корабли у Мессины. — Уход к Дарданеллам. — Почему германским кораблям удалось уйти. — Первые операции в Адриатическом море. — Бомбардировка фортов Дарданелл. — *Гебен* и *Бреслау* в Черном море. — Небольшие стычки. — Перевес русских. — Начало революции в России . . . . . 239—257

Глава 16. Дарданельская операция. — Ее трудности. — Мины и форты. — Чисто морская атака осуждена моряками. — Начало бомбардировки фортов. — Передовые форты приводятся к молчанию. — Сопротивление промежуточных укреплений. — Тяжелые потери в тральщиках. — Приказ о генеральной атаке внутренних фортов. — Ее полная неудача. — Гибель трех кораблей союзников. — Результаты действий против фортов. — Официальный отказ от атаки флотом. — Посылка десанта. — Высадка с огромными потерями. — Появление германских подводных лодок. — Гибель *Голиафа*, *Трайомафа* и *Маджестика*. — Эвакуация экспедиционных войск. — Подводные лодки союзников в Мраморном море . . . . . 258—276

Глава 17. Адриатическое море. — Силы Италии. — Набеги австрийских кораблей. — Потопление *Амальфи* и *Гарибальди*. — Временное затишье. — Гибель *Бенедетто Брин*. — Спасение сербской армии. — Отрантский барраж. — Сомнительный успех. — Взрыв на *Леонардо-да-Винчи*. — Корабли союзников недостаточно быстроходны. — Мониторы в верхней Адриатике. — Потопление *Вин*. — Восстание в австрийском флоте. — Потопление *Сент Истван*. — Бомбардировка Дураццо. — Подрыв *Вирибус Унитис*. — Последние операции в Средиземном море. — Союзники и греки. — Операции у берегов Палестины. — Выход *Гебена* и *Бреслау*. — Гибель монитора *Реглен*. — Гибель *Бреслау* на мине . . . . 277—289

Глава 18. Результаты подводной войны. — Ошибки немцев. — Значение подводного флота. — Противолодочные средства. — Воздушные атаки на подводные лодки. — Важность морских сообщений. — Блокада Германии. — Изменение методов блокады. — Протесты США. — Конвоирование нейтральных судов. — Связанность морских сил с базами. — Малые моторные корабли. — Радио. — Значение искусства стрельбы. — Калибры. — Башни. — Возгорание зарядов. — Скорость хода. — Мины и параваны. —

Стр.

Штабная работа и реформа британского Адмиралтейства. — Результаты блокады. — Условия перемирия. — Сдача германского флота. Потопление его в Скапа Флау.—Потери англичан . . . . . 290—304

Приложения:

Таблица 1. Силы противников в Ютландском бою 305
Таблица 2. Сравнительные данные об артиллерии обоих флотов в Ютландском бою 308
Таблица 3. Корабли обоих флотов в боевой линии в Ютландском бою . . 309
Таблица 4. Британские потери и попадания в британские корабли в Ютландском бою 310
Таблица 5. Германские потери и попадания в германские корабли в Ютландском бою 312
Таблица 6. Форты Дарданелл в 1915 г. 314
Таблица 7. Линейные корабли, участвовавшие в атаке Дарданелл 18 марта 1915 г. 315
Таблица 8. Британские потери на море в мировую войну 316
Таблица 9. Германские потери на море в мировую войну 318
Таблица 10. Потери флотов (кроме британского и германского) в мировую войну 319
Таблица 11. Главные типы германских подводных лодок 321
Таблица 12. Численность германских подводных лодок 322
Таблица 13. Потери в личном составе в больших морских сражениях . 323

Алфавитно-предметный указатель

А. Указатель главнейших боевых столкновений 324
Б. Алфавитный указатель названий кораблей 325

ПРАВДА
№

К печати подготовили:
Редакторы: *А. Таубе* и *Г. Лохтин.*
Технические редакторы: *А. Бабочкин* и *М. Стрельникова.*
Корректоры: *О. Люлько* и *А. Клецкая.*
Выпускающий *Ф. Виноградов.*

Сдано в производство 29/III 1935 г. Подписано к печати 13/X 1935 г. Формат 62×94 1/16. 21 1/4 п. л. (27,77 авт. л.). 54.000 зн. в 1 п. л. Цена книги 4 р. 75 к., перепл. 1 р. Бум. л. 10 3/4.

Ленгорлит № 26549. Огиз № 65. Заказ № 1146. Тираж 7.000 экз.

ЛОЦТ НКО СССР им. К. Ворошилова (Ленинград, ул. Герцена, 1).

341

C۲